

Das
Postwesen unserer Zeit.

Abhandlungen und Mittheilungen

über

alles Wissenswerthe in den Einrichtungen und Reformen des
Postwesens aller Länder, des Post-Zeitungsvertriebs und
aller dahin einschlagenden Zweige.

Herausgegeben

von

G. F. Hüttner.



Dritter Band.

Leipzig,

Carl Geibel.

1856.

167-9.

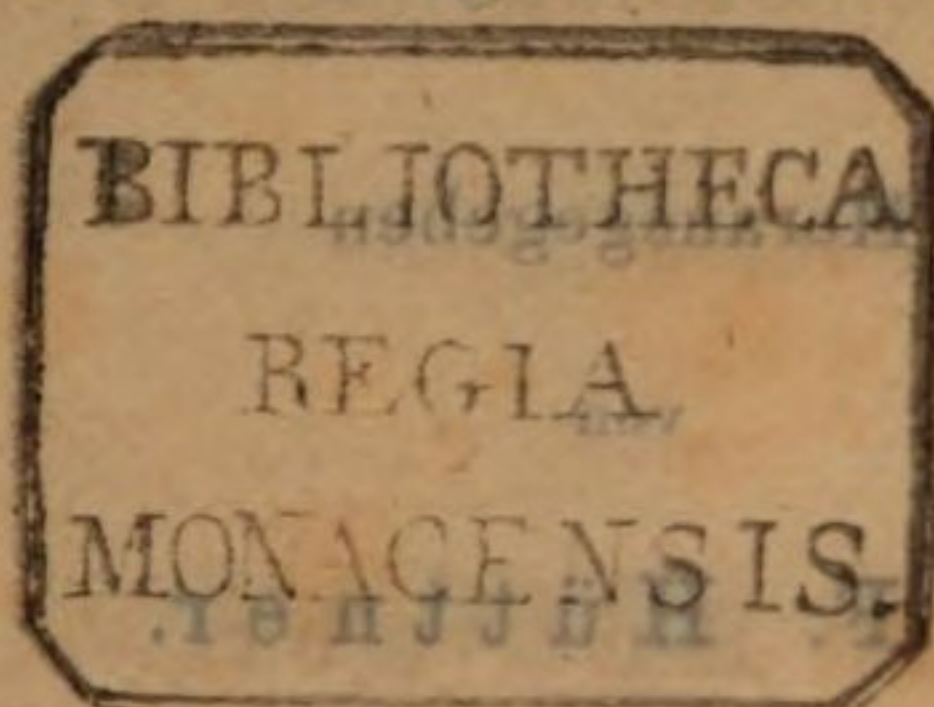
J. pub. g. 333 $\frac{x}{3-5}$

Postwesen unserer Zeit

Abhandlungen und Mittheilungen

über

alles Wissenswerthe in den Einrichtungen und Reformen des
Postwesens aller Länder, des Post-Zeitungsvertriebs und
aller dahin einschlagenden Zweige.



Dritter Band.

Carl Geibel.

Druck von C. E. Elbert in Leipzig.

42 6

Inhalts-Verzeichniss.

Aphorismen über das Postwesen.

1. Das Postwesen ist ein Regal. (S. 1.) — 2. Das Wort Post. (S. 1.) — 3. Der Begriff vom Postwesen. (S. 2.) — 4. Was ist ein Regal? (S. 5.) — Was ist das Post-Regal? (S. 6.) — 6. Die Postbetriebs- oder Postzwangsbestimmungen (S. 9.) — 7. Die Beförderung durch Wechsel des Gespanns und die Beförderung von Personen und Sachen an bestimmten Tagen und Stunden nach bestimmten Orten. (S. 9—29, 209.) — 8. Die Vorrechte der Post in Bezug auf die Beförderung von Briefen, Zeitungen, Geldsendungen und Packereien. (S. 210—216, 285—292.) — 9. Aus dem Postregale entspringt zum Theil das Telegraphenregal. (S. 292.) — 10. Das Tragen des Posthorns, der Postmontur etc. (S. 294.) — 11. Das Ausweichen der Fuhrwerke. (S. 295.) — 12. Die Thore und Schlagbäume sind den Posten schleunigst zu öffnen und die Fährleute haben dieselben ohne Verzug überzusetzen (S. 297.) — 13. Die Posten können sich der Neben-, Feld- und anderer Wege bedienen und dürfen nicht gepfändet werden. (S. 298.) — 14. Befreiung der zum Postdienste gehörigen Effecten und der Postgüter von Arrest und Execution. (S. 299.) — 15. Befreiung der Posten vom Chaussee-, Brücken-, Damm-, Pflaster-, Fährgelde und dergleichen Abgaben. (S. 300.) — 16. Pflicht der Lohnfuhrleute, Gemeinden etc. zur Aushülfe beim Postdienste bei eintretendem Pferdemangel. (S. 302.) — 17. Pflicht der Obrigkeiten, Gemeinden etc., den Posten bei Unglücksfällen Hülfe zu leisten. (S. 304.) — 18. Mitwirkung der Behörden zur Beförderung der Postzwecke. (S. 305.) — 19. Befreiung der Posthäuser von Militair-Einquartierung. (S. 306.) — 20. Recht der Posthalter zur Bewirthung der Postreisenden. (S. 307.) — 21. Recht der Postanstalt zur Verwendung des Erlöses aus dem auf den Posten vorkommenden herrenlosen Gute zu den Zwecken des Post-Institutes. (S. 307.)

Das Landpostwesen als ein Mittel zur Correspondenzvermehrung und ein Bedürfniss der Volkswirthschaft. S. 29.

Bestimmungen für die französischen Briefposten. S. 43.

Zusätze und Berichtigungen zu der Zusammenstellung der Bestimmungen über den Briefpost-Verkehr des deutsch-österreichischen Postvereins mit dem Auslande. (Bd. II. S. 196—238 u. 241—272). S. 56, 147, 206 u. 308.

Ueber die Behandlung der Retourbriefe. S. 81.

Ueber das Institut der Separat-Eilfahrten in Oesterreich. S. 90.

Das Postwesen des Grossherzogthums Oldenburg. S. 92.

Das Londoner Posthaus und der Postgeschäftsbetrieb in London. S. 112.

Literatur. S. 128.

Ueber den Umfang des Postverkehrs im k. hannoverschen Postgebiete im Jahre 1855. S. 131.

Die neueste Botschaft des Präsidenten und der Jahresbericht des General-Postmeisters über das Postwesen der Vereinigten Staaten von Nordamerika. S. 136.

Vertrag zwischen Grossbritannien und Frankreich wegen gegenseitiger Beförderung von Druckschriften durch die Post. S. 143.

Ueber die Uebermittlung kleiner Geldbeträge durch die Post in England und Frankreich. S. 161.

Die Ergebnisse des Jahres 1855 im englischen Postwesen. S. 181.

Uebereinkunft zwischen der k. preussischen Postverwaltung und der hamburg-amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft. S. 188.

Die Dampfschiffverbindungen zwischen Europa und den Vereinigten Staaten von Nordamerika. S. 193.

Die Postverbindung mit Australien. S. 195.

Einiges über das englische Postwesen. S. 197.

Vorschriften über die Bedingungen zum Eintritt in den Staatspostdienst und die bezüglichen Staatsprüfungen, sowie Stellung und Gehalt der Postbeamten in Oesterreich. S. 241.

Die Briefsammlungen und der Posttaschendienst im Königreiche Hannover. S. 252.

Das deutsche Postwesen. S. 257.

Nachrichten.

Die Post-Dampfschifffahrten nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika. S. 58.

— Den deutsch-österreichischen Postverein betr. S. 150. — Anwendung des Zollgewichts im Postvereins-Verkehr. S. 311.

- Oesterreich.** Finanzielle Ergebnisse aus dem Betriebe der österreichischen Staats-Postanstalt im Jahre 1854 u. 1855. S. 59 u. 218. — Brief- und Zeitungsverkehr beim Wiener Postamte. S. 62. — Post-Einrichtung in Alexandrien. S. 62. — Porto der Lloydbriefe. S. 63. — Kundmachung einer Dienst-Instruction für die k. k. Poststationen. S. 150. — Ueber das Verfahren bei Ertheilung von Concessionen zu periodischen Landtransport-Unternehmungen. S. 151. — In Betreff der Aufnahme von Separat-Eilfahrten an Poststationen, wo keine Aerarialwagen vorhanden sind. S. 217. — Beförderung des Verfassers des Werkes: „Die österreichische Postverfassung.“ S. 311.
- Preussen.** Der preussische Postbetrieb im Jahre 1854 und 1855. S. 63 u. S. 314. — Die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft gegenüber dem Fiscus. S. 66. Der Zeitungsdebit zwischen Deutschland und Amerika. S. 67. — Einrichtung von Packetbestellwagen. S. 67. — Der Verkehr der Berliner Stadtpost. S. 68. Einrichtung von Landpostbezirken. S. 69. — Bestimmung über die Absendung königl. Cassengelder durch die Post. S. 69. — Erhöhung des Personengeldes. S. 70. — Vergrößerung der Haupt-Annahme des Berliner Hof-Postamtes. S. 71. — Post-Entschädigung für die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft. S. 71. — Preussens Postverhältniss zu den Vereinigten Staaten und England. S. 71. — Die Postverwaltung im Staatshaushalt-Etat für das Jahr 1856 und das Haus der Abgeordneten über dieselbe. S. 152. — Postrechtsfälle. S. 154. — Beabsichtigte Beschränkung oder Aufhebung einiger Postzwangsbestimmungen. S. 156. — Das Porto für Sendungen unter Kreuzband. S. 157. — Ein neues Postreglement. S. 221. — Erkenntnisse in Post-Contraventionen. S. 221. — Die Beförderung von Drucksachen zwischen Preussen und der nordamerikanischen Union. S. 222. — Fabrication von Post-Freimarken. S. 223. — Die Einrichtung der neuen Postwagen. S. 223. — Die Landbriefbestellung. S. 224. — Die Beförderung von Sendungen mit den Post-Dampfschiffen zwischen Stettin und Kronstadt. S. 225. — Die Folgen der Postreform. S. 226. — Die Sonntagsfeier. S. 226. — Der Sterbecassen-Verein für die Postbeamten. S. 229. — Aus dem Jahresbericht der Handelskammer zu Trier. S. 312. — Der Erlass eines Reglements über die Verhältnisse der Post zu den Eisenbahnen. S. 313.) — Die §§. 2, 18 u. 35 des Gesetzes über das Postwesen vom 5. Juni 1852. S. 225, 227 u. 313. — Verbesserung der Lage des Beamtenstandes. S. 317.
- Bayern.** Die Briefträger in München. S. 72. — Die Kammer über die Einnahmen und Ausgaben der Postanstalt. S. 72. — Die Ausstellung der Fahrpost-Aufgabscheine. S. 74. — Die Postgefälle. S. 157.
- Sachsen.** Die baaren Einzahlungen. S. 74. — Der Postverkehr im Jahre 1855. S. 229. — Die Bestellung der Gelder in Leipzig. S. 229.
- Hannover.** Der Ueberschuss von den Posten. S. 75. — Der Umfang des Postverkehrs in verschiedenen hannov. Städten. S. 230.
- Württemberg.** Die Post-Einkünfte. S. 75. — Das Gewichtsmaximum für Fahrpostsendungen. S. 229.
- Braunschweig.** Der Etat der Eisenbahn- und Postdirection. S. 76. — Einführung von Franko-Converts. S. 77. — Die Post-Einnahme im Jahre 1855. S. 318.
- Mecklenburg-Schwerin.** Die Frankirung der Briefpostsendungen durch Freimarken und Frankocouverts. S. 231. — Der Postbetrieb im Jahre 1855. S. 318.
- Oldenburg.** Der Post-Ueberschuss. S. 75. — Die Post nicht eine Quelle von Staats-Einkünften. S. 75. — Der Postverkehr im Jahre 1854. S. 232.
- Fürstlich Thurn- und Taxis'scher Postverwaltungsbezirk.** Vorschuss-sendungen nach Frankreich. S. 78. — Verschiedene Post-Bekanntmachungen. S. 233. u. 318.
- Frankreich.** Post-Convention mit Grossbritannien. S. 79. — Das Post-Hotel in Paris. S. 79. — Das Postmonopol der Zeitungsbeförderung. S. 157. — Der Postbetrieb im Jahre 1855 mit statistischen Vergleichen. S. 158. — Neue Bestimmung des Portos für Drucksachen. S. 233.
- Grossbritannien.** Einrichtung von Money-Order-Offices. S. 79. — Der Postverkehr in London. S. 79. — Die Cap- und Indianapost. S. 234. — Revision der Postämter. S. 235.
- Schweiz.** Die Post-Einnahme und der Briefverkehr. S. 235.
- Spanien.** Die Frankirung der Briefe mittelst Postmarken. S. 236.
- Dänemark.** Der Briefverkehr. Das Postbudget. Der Postzwang. S. 237.
- Russland.** Postreformen und Zeitungsdebit. S. 237.
- Vereinigte Staaten von Nordamerika.** Postverkehr in Boston. S. 80. — Die Folgen des Briefträger-Bestellgeldes. S. 238. — Der Transit auf dem Isthmus von Panama. S. 239. — Eine neue Dampferlinie. S. 239.
- Canada.** Der Bericht des General-Postmeisters. S. 239.
- Ceylon.** seine wichtige Bedeutung für den Verkehr. S. 319.
- Personal-Nachrichten.** S. 80, 160 u. 320.



Aphorismen über das Postwesen.

1.

Der Satz: „Das Postwesen ist ein Regal“ erfordert vor seiner nähern Begründung die Erklärung des Wortes: Post, die Feststellung des Begriffes des Postwesens, und die Beantwortung der Fragen: Was ist ein Regal und was ist das Post-Regal?

2.

Das Wort: Post ist nach Adelung, „wie die Sache selbst aus dem französischen *poste* entlehnt, im mittlern Latein *posta*, welches wiederum von dem lateinischen *positus* abstammt, *a positis equis* zur Fortschaffung der Briefe und Personen, indem schon die Römer eine ähnliche Anstalt hatten. Die öffentlichen Posten kamen in Frankreich im 15. Jahrhundert auf, und wurden in Deutschland ein Jahrhundert später nachgeahmt. Indessen legte schon Ludwig XI. in Frankreich Stationen von reitenden Boten an, um von allen Schritten seines Erbfeindes Karls des Kühnen Nachricht zu erlangen, und diese hiessen schon damals *postes*.“

„Der Posten und die Posten,“ sagt v. Beust in seinem Versuch einer ausführlichen Erklärung des Postregals etc. (Jena, 1747. I. S. 2), „erkennen einerlei Ursprung, und kommen mit dem lateinischen *positus* und *posita* (wovon Lucrez als ein Poet *postus* und *posta* brauchet) dem Laut und der Bedeutung nach ziemlich überein. Ueberhaupt muss es also etwas, das feste gesetzet, eine zu etwas determinirte Stelle in sich fassen, und man wird finden, dass in den meisten Bedeutungen des Wortes Post hauptsächlich dieser Begriff anzutreffen, ob es gleich auf allerhand Objecte insbesondere appliciret wird.“ Auch Virgil gebraucht *posta* und *postum*.

Ferner sagt Le Quien de la Neufville (*Origines des Postes chez les anciens et chez les modernes. P. 25*): „La plus grande partie des Auteurs croient que les maisons basties sur les grands chemins estoient nommés *stationes*, ou *Positiones*; que de ce mot on en avait depuis formé par corruption le mot *Postes*, où l'on mettoit les chevaux destinez à la Course publique.“ Die Römer nannten jedoch die Orte, wo die zum *cursu publico* bestimmten Pferde und Wagen für den Kaiser bereit gehalten wurden, *Mutationes*.

Wie schon erwähnt, werden die Worte: der Posten und die Post in sehr verschiedenem Sinne gebraucht, was aus den nachfolgenden, als Beispiele angeführten Redensarten hervorgeht: Jemanden an seinen Posten stellen; — die Schildwache darf ihren Posten nicht verlassen; — einen Posten bekleiden; — ein einträglicher hoher Posten; — Posto fassen; — eine Post ins Buch eintragen; — eine Schuldpost bezahlen; — ein Pöstchen Waare; — im gemeinen Leben: eine gute Post (Nachricht) bekommen, Jemanden eine Post bringen, Posten tragen (Neuigkeiten bringen) u. s. w.

Selbst beim Postwesen wird das Wort: Post in verschiedener Bedeutung genommen, nämlich für die Anstalt selbst (reitende, fahrende Post, die Post geht ab, mit der Post reisen), für das Postgebäude (nach der Post gehen, auf oder in der Post wohnen, Briefe auf die Post tragen oder von der Post abholen) und in manchen Gegenden für die Entfernung von einer Poststation zur andern oder überhaupt als das Maass von zwei Meilen (zwei Posten von hier).

In allen europäischen Sprachen findet sich das Wort: Post, jedoch mit Anhängung und mancherlei Veränderung der Endsylbe.

3.

Unter Postwesen ist zu begreifen die Staats- (öffentliche) Anstalt, durch welche Briefe, Packereien (Sachen und Gelder) und Personen mit vorausbestimmter Regelmässigkeit und gegen taxmässige Bezahlung von einem Orte zum andern befördern werden. Mithin Oeffentlichkeit der Anstalt, vorausbestimmte Regelmässigkeit in der Be-

förderungsweise und taxmässige Transportgebühr bilden die Merkmale der Post. Dahingegen können die Kraft, vermittelt welcher die Beförderung stattfindet, noch die stationsweise Beförderung mit Abwechslung der Pferde (mit unterlegten Pferden) und der Postillons auf den vorgezeichneten Post- und Heerstrassen als Kriterien der Postanstalt nicht gelten. Die Bewegungskraft kann sehr verschieden sein, obwol gegenwärtig die Dampf- und Pferdekraft, sowie die physischen Kräfte des Menschen zur Erreichung des Zweckes der Postanstalt als die zweckmässigsten bei weitem am üblichsten sind (daher Dampf-Postschiffe, Eisenbahnposten, fahrende, reitende und Fussposten); in manchen Gegenden trifft man wol auch noch Posten, zu deren Ueberführung Rennthiere, Esel oder Maulthiere benutzt werden. Uneigentlich wird man nur reden können von Schrei-, Ruf-, Feuer-, Taubenposten u. s. w. Aber auch stationsweise Beförderung mit unterlegten Pferden ist nicht ein unbedingtes Erforderniss bei den Posten, wie dies denn auch nicht immer und überall stattfindet.

Der Begriff vom Postwesen ist sehr verschieden definirt worden, und zwar verschieden auch nach Zeit und Ort. Mit der geschichtlichen Gestaltung des Postwesens hat sich auch sein Begriff verschiedenartig geändert und das Postwesen in diesem oder jenem Staate umfasst mehr oder weniger, obwol man von den Staaten, welche sich nur mit der Beförderung von Briefen und Zeitungen befassen, eigentlich wol sagen könnte, dass sie sich des Transportes von Gütern und Personen blos entäussert haben, da dieselben ja in der Regel hierfür eine Abgabe erheben und somit den Personentransport gewissermaassen als zum Postwesen gehörig ansehen.

Matthias (Ueber Posten und Postregale I. S. 84) geht offenbar zu weit, wenn er definirt: „Die Posten sind eine Staats-Anstalt für Jedermann zum Reisen und Versenden.“ Dahingegen wird der Begriff des Postwesens zu sehr eingeschränkt, wenn als das Wesentliche, als das Eigenthümliche der Post-Anstalt ihre stationenweise Beförderung mit Abwechslung der Pferde und der Postillons auf den vorgezeichneten Poststrassen bezeichnet wird, in dieser Transportweise man die Post erkennen will und in dieser Transportweise ihr Wesen und ihr Recht bestehen soll.

(Stängel, das deutsche Postwesen u. s. w. S. 299). Die regelmässige Beförderung der Personen und Sachen (Briefe und Sachen), das Charakteristische der Post-Anstalt, kann nicht an ein bestimmtes Mittel gebunden sein, indem hierdurch offenbar die Möglichkeit des Fortschrittes in der Vervollkommnung ausgeschlossen wäre, es bleibt vielmehr gleichgiltig, durch welches dem Zwecke entsprechende Mittel diese Beförderung am schnellsten, sichersten und zweckmässigsten erfolgt. Posselt sagt in seiner Abhandlung über das Postwesen: „Post nennen wir eine öffentliche Anstalt, wodurch Nachrichten, Sachen oder Personen auf gesetzte Zeit und für gesetzte Bezahlung von einem Orte zu dem andern gebracht werden. An diesem Begriffe ist unendlich gekünstelt worden und jedes Wort absichtlich. Gewöhnlich hält man zwar auch unterlegte Pferde für etwas Charakteristisches bei einer Post; aber sie gehören nicht zum Wesen. Wir können uns eben sowol eine Boten- oder, wenn es doch Thiere sein sollen, eine Kameel- und Eselspost denken.“

Wegen dieser Künstelei folgen noch zum nähern Verständniss die abweichenden Erklärungen einiger Schriftsteller:

Das Postwesen ist eine Staats-Anstalt zur Beförderung der Verbal- und Real-Bestellungen, — oder die Spedition des öffentlichen Laufs des Correspondenz-Zusammenhangs, — oder die detaillirteste Subsumtion von Zeit und Raum, unter die Kategorie des allgemeinen Correspondenz-Zusammenhangs; — es ist eine solche Einrichtung, gemäss welcher von allen Haupt- und Neben-Routen die Correspondenz nach dem zusammengesetzten Verhältniss der Distanzen a. zu den Aufgabs- und Abgangsorten, b. zu den fixirten Influenzen und Combinationen und c. der Geschwindigkeit der Course instradirt, geleitet, transportirt und spedirt werde. (Germania II. Ueber die deutsche Postwelt. Hamburg, 1798. S. 46.)

Post in dem allgemeinen Sinne ist eine Anstalt, schriftliche Nachrichten, Personen oder Sachen, regelmässig von einem bestimmten Ort (Station) nach einem andern zu bringen. Station heisst ein Ort, wo die Postpferde vorschriftsmässig gewechselt werden, Personen postmässige Beförderung ihrer Reise erhalten, schriftliche und andere

Sachen für den Ort ihrer Bestimmung postmässig auf- und abgegeben, und die aufgegebenen weiter befördert werden. (Klüber, Oeffentliches Recht des deutschen Bundes und der Bundesstaaten. 2. Aufl. Frankfurt, 1822. S. 700.)

Post bedeutet diejenige angeordnete Gelegenheit, mit welcher Personen, Packete und Briefe unter gewisser Beobachtung der Zeit und Tage durch hin und wieder verlegte Pferde, vor ein gewisses Stück Geld, von einem Ort zum andern hurtig gebracht werden. (v. Beust, Versuch einer ausführlichen Erklärung des Post-Regals etc. Jena, 1747. I. S. 6.)

Die Post ist eine Anstalt, durch welche der Transport von Menschen, Waaren und Briefen gegen einen bestimmten Transportlohn auf sichere Weise von einem Orte zum andern stationsmässig bewirkt wird. (J. F. Runde, Deutsches Privatrecht. §. 154.)

4.

Die Frage: was ist ein Regal oder was sind Regalien? lässt sich eigentlich am besten und kürzesten beantworten durch: *regalia sunt, quae regis sunt*. Doch hören wir auch hier zunächst, was der treffliche Adelung sagt: „Das Regale, des —s, plur. die Regalien, das mittlere lat. *Regale*, und dies wiederum von dem lat. *Regalis*, in dem Staatsrechte, das von dem Fürsten sich vorbehaltene Eigenthum über manche in dem Staate befindlichen beweglichen oder unbeweglichen Dinge, das Hoheitsrecht; zum Unterschiede von den Majestätsrechten, den wesentlichsten Bestandtheilen der obersten Gewalt. In weiterer Bedeutung pflegen einige auch diese mit unter die Regalien zu rechnen, und alsdann die wesentlichen Majestätsrechte hohe und die ausserwesentlichen niedere Regalien zu nennen. Zu diesen, oder den Regalien im engsten Verstande gehören z. B. das Post-Regale, Zoll-Regale, Forst-Regale, Jagd-Regale, Lehen-Regale, Münz-Regale u. s. f. Viele lassen auch hier das e weg, das Regal, da es denn in der zweiten Endung ein bloßes s bekommt, des Regals.“

Man nimmt also das Wort Regal in einem weitem und in einem engern Sinne. Regalien im weiteren Sinne heissen alle Rechte der Staatsgewalt; in dieser

Bedeutung wird jedoch das Wort jetzt weniger gebraucht. Regalien im engern Sinne aber werden genannt gewisse, die natürliche Freiheit des Eigenthums und der Gewerbe der Staatsbürger einschränkende Regierungsrechte. Man nennt die letztern auch unwesentliche (nicht wesentliche, die Majestät bedingende), veräusserliche (oder verleihbare) und nutzbare oder Finanzregalien. Früher theilte man wol auch die Regalien (hier im weitern Sinn) ein: in *regalia majora* (höhere) und *minora* (niedere), in *regal. primae et secundae classis*, in *regal. non cameralia* (unnutzbare), und *cameralia* (nutzbare), in *regal. feudalia et non feudalia*, verleihbare und unverleihbare u. s. w.

5.

Was ist das Post-Regal? Post-Regal heisst das ausschliesslich der Staatsgewalt zustehende Recht, das Postwesen (vergl. 3) einzurichten und zu unterhalten und die dahin zielenden Anordnungen zu treffen.

Nach Andern ist das Post-Regal das Recht, Posten anzulegen und zu unterhalten, oder das Recht, Posten an gewissen Orten mit Abwechselung der Personen und Pferde anzulegen, und deswegen alles anzuordnen, was zur Beförderung, sowol des allgemeinen, als Privat-Nutzens der Unterthanen dienstlich sein und gereichen möge.

Das Post-Regal ist eine der hohen Landes-Obrigkeit zustehende Gewalt, öffentliche Posten anzuordnen und selbigen Postmeister vorzusetzen. Schweder, in *Introduct. ad Jus. publ. Part. spec. sect. 1. cap. 18. §. 6. p. 530.*

Das Post-Regal besteht in der Macht, Posten anzulegen und darüber zu disponiren. Ackold, Gründlicher Unterricht von dem aus Landes-Fürstl. Hoheit herspringenden Post-Regal derer Chur- und Fürsten des heil. Röm. Reichs. Lib. 1. cap. 1 und 4. Auch v. Beust II. S. 32.

Das Post-Regal begreift nicht nur in sich, Posten anzulegen und gewisse Post-Bedienten über selbige zu setzen, sondern auch die Fürsorge, Aufsicht, Gerichtsbarkeit und Gewalt, sowol über die Posten selbst, auch über alle dahin einschlagende öffentliche, allgemeine und Privat-Vorfällenheiten und Sachen zu erkennen und zu urtheilen. Wildvogel, *Dissert. de jure Princ. emin. circa Postas. Thes. 2.*

Das Post-Recht besteht in einer Macht, an gewissen Orten öffentliche Wagen und Pferde zu halten, und durch deren Hülfe reisende Personen, oder ihre Sachen von einem Orte zum andern bringen zu lassen, auch allerhand hierzu dienende Verordnungen zu publiciren. Schaumburg, Einleitung zum sächs. Rechte. Part. II. p. 445. (Ziemlich unzutreffend.)

Das Post-Regale oder Post-Recht ist die unbeschränkte Macht und Befugniss, Posten (d. h. Staats-Anstalten für Jedermann zum Reisen und Versenden) anzulegen, sie abzuändern, mit den benachbarten zu verbinden, darüber Verträge zu schliessen, über das gesammte Postwesen zu schalten, nach freiem Willen Postbeamte zu bestellen, eine unbeschränkte Gerichtsbarkeit über diese und in allem, was das Postwesen angeht, auszuüben, mit dem damit vereinten Recht, zu befehlen, zu verbieten und zu bestrafen. (Matthias, Ueber Posten und Post-Regale. II. S. 263.)

Post-Regal heisst das ausschliessliche Recht der landesherrlichen Gewalt, Post-Anstalten anzulegen, d. h. das Reisen von Personen und Versenden von Briefen und Gütern mit vorausbestimmter Regelmässigkeit gegen eine gewisse taxmässige Geldabgabe (Porto, Postgeld) zu besorgen. Der Inhalt dieses Regals besteht aber nach gemeinem Recht nicht blos 1) in dem Recht, Brief-, Fahr- und Extraposten anzulegen, sondern auch 2) in dem Recht, den Unterthanen die Anlage von dergleichen Anstalten zu verbieten. Maurenbrecher, Grundsätze des heutigen deutschen Staatsrechts. Frankfurt a. M., 1843. S. 404.

Nach dem neuen preussischen Gesetz über das Postwesen vom 5. Juni 1852 steht die Befugniss, Personen oder Sachen gegen Bezahlung mit unterwegs gewechselten Transportmitteln oder zwischen bestimmten Orten mit regelmässig festgesetzter Abgangs oder Ankunftszeit zu befördern, ausschliesslich dem Staate zu, und diese Befugniss macht das Post-Regal aus. In so fern hier in den Begriff des Post-Regals die Beförderung von Personen und Sachen mit unterwegs gewechselten Transportmitteln gelegt ist, bleibt einigermaassen unklar, in wie weit sich die den Eisenbahnen vom Staate auferlegten, aus dem Post-Regal abgeleiteten Verpflichtungen rechtfertigen lassen. Hiernach ist auch die Postverwaltung nur solchen Cor-

respondenz-Verkehr zu vermitteln verpflichtet, welcher sich zwischen verschiedenen Orten bewegt, und bei welchem eine Beförderung mit der Post eintreten muss. Eine Verpflichtung zur Annahme der Correspondenz zur Bestellung im Orte der Aufgabe, oder nach solchen Orten der Umgegend, wohin nicht vorhandene regelmässige Postverbindungen ganz oder theilweise die Gelegenheit zur Beförderung darbieten, erkennt die preussische Postverwaltung nicht an. (General-Verf. des Handelsministers vom 4. Januar 1853.) Als Fahrten zu regelmässig bestimmten Zeiten, wovon bei Fahrten zwischen bestimmten Orten die Rede ist, werden nicht nur die an gleichnamigen Wochentagen wiederkehrenden, sondern auch diejenigen angesehen, welche an verschiedenen, jedoch nach einer bestimmten Ordnung wiederkehrenden Tagen vorgenommen werden. Einzelne Unterbrechungen der sonst regelmässigen Fahrten kommen nicht in Betracht, und ebenso wenig wird das Verbot der Regelmässigkeit dadurch bedingt, dass Abgangs- und Ankunftszeit auch in Ansehung der Tagesstunde ebenso pünktlich eingehalten werden, wie solches bei den Staatsposten geschieht, indem die Concurrenz mit Unternehmern, welche an gewissen Tagen fahren, wenngleich sie die Abgangszeit an diesen Tagen nicht einhalten, für die Postverwaltung nicht weniger nachtheilig erscheint, als wenn die Abgangszeit pünktlich eingehalten wird, und weil andererseits das Verbot illusorisch werden würde, wenn man jede auch noch so geringe Abweichung von der Abgangszeit als ausreichend ansehen wollte, die sonst regelmässigen Fahrten für erlaubt zu erachten.

Die Post-Verordnung für das Herzogthum Braunschweig vom 13. August 1832, die Grundlage des dortigen Postwesens, setzt §. 4 fest: „Dem Landesfürsten steht das ausschliessliche Recht zu, Posten zu unterhalten, den Lauf derselben durch Wechsel der Transportmittel zu bestimmen und zu ordnen, sowie das Postporto festzusetzen.“

Nach dem k. k. österreichischen Postgesetz vom Jahre 1837 begründen das Post-Regal die dem Staate in Hinsicht auf Transporte von Personen und Sachen vorbehaltenen ausschliessenden Rechte, und die den Anstalten zur Ausübung dieser Rechte zugestandenen Vorzüge und Auszeichnungen.

6.

In dem ausschliesslichen Rechte der Staatsgewalt, Anstalten einzurichten, durch welche Briefe, Packereien oder Personen mit vorausbestimmter Regelmässigkeit und gegen taxmässige Bezahlung von einem Orte zum andern befördert werden, liegt zugleich das Verbotungsrecht oder das Recht, dem Publikum die Anlegung von solchen Anstalten zu untersagen. Um aber die Unterhaltung dieser gemeinnützigen öffentlichen Anstalt (Post-Anstalt) zu ermöglichen oder zu erleichtern und im Besitze des Rechts, die dahin zielenden Anordnungen treffen zu können, nimmt der Staat in dieser Beziehung gewisse Vorrechte, Staatsvorbehalte, Privilegien oder Monopolrechte für sich in Anspruch, welche in der neuern Zeit die Postbehörden den Postzwang oder Postzwangsbestimmungen, wiewol uneigentlich, nennen. Schon das Gehässige, was dem Worte: Zwang eigen ist, sollte diesen Behörden den gedachten Ausdruck verleiden. Die erwähnten Bestimmungen begreifen nur Das in sich, was in den einzelnen Staaten der Postanstalt, dem Postgewerbe, und was den dieser verwandten Gewerben, den Boten, Kutschern, Fuhrleuten, Schiffern u. s. w. zukomme. Diese Bestimmungen können daher richtiger Bestimmungen über die Ausübung des Postgewerbes oder Postbetriebes genannt werden.

Die Postbetriebs-Bestimmungen können füglich in wesentliche und unwesentliche oder besser, in jetzt bestehende oder übliche und in aufgehobene oder veraltete eingetheilt werden. Die erstern gehen in der nachfolgenden Aufstellung den letztern voran.

7.

Zu den ausschliesslichen Rechten der Post gehört zunächst die Beförderung durch Wechsel des Gespanns, sowie die Beförderung von Personen und Sachen an bestimmten Tagen und Stunden nach bestimmten Orten, insofern dieselbe gegen Entgelt stattfindet. Die unentgeltliche Beförderung wird hiervon nicht berührt; es ist daher als erlaubt anzusehen, sich mit eigenen Pferden oder mit unentgeltlich gestellten Pferden Anderer Relais legen zu lassen.

Durch das Verbot des Wechsels des Gespannes wurde die in den frühern Postverordnungen häufig anzutreffende Bestimmung zugleich begründet, nach welcher Reisende, die mit einem gedungenen Gespann (Lohnfahren) an einem Poststationsorte ankamen, erst nach Ablauf einer gewissen Frist (nach 48, 24 etc. Stunden) nach ihrer Ankunft mit anderen Miethspferden ihre Reise fortsetzen durften. Diese das Lohnfuhrergewerbe sehr beschränkende Bestimmung (auch Extrapostzwang genannt) ist jetzt fast überall aufgehoben.

Was unter Wechsel des Gespanns und unter regelmässiger Beförderung zu verstehen ist, ersehen wir aus den nachfolgenden Postgesetzbestimmungen.

In Preussen ist es nach der neuesten Postgesetzgebung einem Jedem erlaubt, Anstalten zur Beförderung von Personen oder Sachen gegen Bezahlung mit unterwegs gewechselten Transportmitteln oder zwischen bestimmten Orten mit regelmässig festgesetzter Abgangs- oder Ankunftszeit anzulegen:

1) auf Wasserstrassen, und zwar sowol zur Beförderung von Personen, als zur Beförderung aller dem Postzwange nicht unterworfenen Gegenstände, mit der Verpflichtung der Unternehmer, Briefe, Zeitungen, Gelder und alle anderen dem Postzwange unterworfenen Gegenstände, sowie die zur Begleitung dieser Gegenstände etwa nöthigen Postbeamten unentgeltlich mitzunehmen;

2) auf Landstrassen, entweder
 a. zur Beförderung von Personen (nicht aber von Sachen, welche nicht zum Gepäck der Reisenden gehören) zwischen bestimmten Orten, insofern bei derselben zwar eine regelmässige Abgangs- und Ankunftszeit eingehalten wird, aber mit Wechsel der Transportmittel unterwegs nicht stattfindet und das von dem Reisenden, einschliesslich der Fracht für 30 Pfd. Freigepäck, zu erlegende Personengeld den Satz von $2\frac{1}{2}$ Sgr. für die Meile nicht übersteigt, unter der Verpflichtung, dass die Unternehmer Briefe und Zeitungen unentgeltlich und die zur Begleitung dieser Gegenstände etwa nöthigen Postbeamten gegen Bezahlung des gewöhnlichen Personengeldes mitnehmen; oder

b. zur Beförderung von Packeten, deren Gewicht 100 Pfd. übersteigt, wie auch solcher Sachen, welche die Posten reglementsmässig mitzunehmen nicht verpflichtet sind. Den Unternehmern solcher Transport-Anstalten ist der Postverwaltung gegenüber eine besondere Verpflichtung zu Leistungen nicht auferlegt worden.

Den Eisenbahngesellschaften steht die postmässige Beförderung von Personen und Sachen in gleichem Umfange zu, wie solche der Dampfschiffahrt durch die unter 4. angegebene Bestimmung eingeräumt worden ist. Die ihnen der Postverwaltung gegenüber obliegenden übrigen Verpflichtungen sind im §. 36. des Gesetzes vom 3. Novbr. 1838 bestimmt, worauf später zurückzukommen sein wird.

Fuhrgelegenheiten zwischen bestimmten Orten mit regelmässig festgesetzter Abgangs- und Ankunftszeit, bei welchen das von den Reisenden einschliesslich der Fracht von 30 Pfd. Freigepäcke zu erlegende Personengeld auf mehr als $2\frac{1}{2}$ Sgr. für die Meile festgestellt wird, dürfen nur mit Genehmigung des Handelsministers und unter den von demselben zu bestimmenden Bedingungen errichtet werden. Der genehmigte Fahrplan und Tarif muss im Innern eines jeden zu dem Unternehmen benutzten Wagens ausgehängt werden. (Vergl. Verfügung vom 4. Septbr. 1852. Postamtsblatt S. 573.)

Als ein verbotener Wechsel der Transportmittel wird angesehen, wenn der Unternehmer selbst, z. B. durch Vorlegung frischer Pferde, denselben vornimmt, oder wenn sich eine nach Nr. 2. lit. a. gestattete regelmässige Personenfuhrgelegenheit an eine andere dergestalt anschliesst, dass durch den Anschluss das Verbot des Pferdewechsels umgangen wird.

Die Uebertretung dieser Bestimmungen, resp. wenn der Unternehmer auf geschehene Aufforderung der Postverwaltung die Regelmässigkeit oder den Anschluss der Fahrten nicht einstellt, wird mit einer Geldbusse von 5 bis 50 Thln. bestraft, welche im ersten Rückfalle verdoppelt wird; im zweiten Rückfalle kann der Schuldige zugleich seiner Befugniss zur Treibung des Fuhrgewerbes für immer oder auf Zeit verlustig erklärt werden. Mit dem vierfachen Betrage des Portos, jedoch niemals unter einer Geldbusse

von 5 Thln. wird bestraft, wer bei Versendungen durch die Nr. 2. Lit. b. nachgelassenen Transport-Anstalten, um das daselbst vorgeschriebene Packetgewicht von mehr als 400 Pfd. zu erreichen, mehre an verschiedene Empfänger oder von verschiedenen Versendern an einen Empfänger bestimmte Packete in ein Gebind zusammenpackt oder dem Gegenstande einer Sendung andere Gegenstände lediglich zu dem angegebenen Zwecke verpackt. Im ersten Rückfalle wird die Strafe verdoppelt, und bei ferneren Rückfällen auf das Vierfache erhöht.

Im Rückfalle befindet sich derjenige, welcher, nachdem er wegen einer der bezeichneten Uebertretungen vom Gericht oder im Verwaltungswege zur Strafe rechtskräftig verurtheilt worden ist, innerhalb der nächsten 5 Jahre nach der Verurtheilung eine dieser Uebertretungen verübt.

Uebergehend auf die österreichische Postgesetzgebung, so wird es interessant sein, zunächst die über diesen Gegenstand durch das Postgesetz vom Jahre 1837 und das Regulativ vom Jahre 1839 gegebenen, nur zum Theil noch in Kraft bestehenden Bestimmungen kennen zu lernen:

In Absicht auf den Personentransport

- 1) zu Wasser ist es hiernach Jedermann untersagt, auf dem Meere, auf Flüssen oder Kanälen Anstalten zu einer, in bestimmten Zeiträumen stattfindenden regelmässigen Beförderung von Reisenden zwischen zwei oder mehrern Orten zu errichten oder zu unterhalten, für deren gegenseitige Verbindung in derselben Richtung zur See oder auf derselben Wasserstrasse eine Staats-Postanstalt zum Personen-Transporte besteht;
- 2) zu Lande ist es Jedermann untersagt, auf Strassen, auf welchen Staats-Postanstalten zur Beförderung von Reisenden (Post-Stationen, Relais) bestehen, Reisende mit Pferdewechsel zu befördern, wenn
 - a. der Reisende nicht früher in ununterbrochener Fahrt 12 Meilen mit denselben Pferden innerhalb des österreichischen Staatsgebiets zurückgelegt, oder
 - b. falls er noch keine solche Strecke zurückgelegt hätte, nicht wenigstens 48 Stunden an demselben Orte, wo der Pferdewechsel stattfindet, verweilt hat.

Dieses Verbot des Pferdewechsels auf Poststrassen be-

zieht sich jedoch nicht auf den Fall, in welchem ein Reisender sich durch Pferde, die sein Eigenthum sind, weiter befördern lässt. Auch ist es einem mit der Post Reisenden, welcher während der Reise die Postanstalt verlässt, nicht verwehrt, sich vor einem Aufenthalte von 48 Stunden zur unmittelbaren Fortsetzung der Reise anderer Transportmittel (Privatfahren, Eisenbahnen, Dampfschiffe und dergl.) zu bedienen, gleichwie es umgekehrt einem, mit einer andern Fahrgelegenheit Reisenden unbenommen ist, sich während der Reise vor Ablauf der bemerkten Frist der Postanstalt zuzuwenden. Gegen den hier besprochenen Staatsvorbehalt wird hierbei nur dann verstossen, wenn erst bei weiterer Fortsetzung der Reise, abgesehen von dem hier ins Auge gefassten Falle, auf der Reise ein an sich nach der obigen gesetzlichen Bestimmung unerlaubter Pferdewechsel stattfände.

Ferner ist es Jedermann untersagt, Anstalten, mittelst welcher die Beförderung von Reisenden zu Lande zu bestimmten Zeiten periodisch wiederkehrend vollzogen wird, zu errichten oder zu unterhalten, wenn dabei

- a) ein verbotener Pferdewechsel stattfindet, und
- b) schon für den Personen-Transport zwischen denselben Orten eine vom Staate errichtete Eilfahrts-Anstalt besteht.

Unter Pferdewechsel ist nicht allein der Wechsel der Bespannung an einem und demselben Wagen, sondern auch der von den Fuhrunternehmern vorausbestimmte, regelmässig eingeleitete Personen-Transport auf verschiedenen Wägen mit anderer Bespannung (wodurch auch ein Pferdewechsel ausgeübt wird) zu verstehen. Unter dem Staatsvorbehalt fallen mithin auch diejenigen Fuhr-Unternehmungen, welche auf Poststrassen, ohne die Bespannung an einem und demselben Wagen zu wechseln, Reisende regelmässig von einem Orte zu einem andern befördern, wo dieselben zur Weiterbeförderung eine ähnliche Unternehmung bereit finden.

Die Bestimmung der Verhältnisse der Eisenbahn-Unternehmungen zum Post-Regale ist, wie wir später sehen werden, besonderen gesetzlichen Anordnungen vorbehalten. Personen-Transporte mittelst periodischer Fahrten zu Wasser und zu Lande, wie sie nach dem Vorstehenden in dem

Staatsvorbehalt begriffen sind, können auch von Privat-Unternehmern betrieben werden, wenn

- a) hierzu die Bewilligung der competenten politischen Behörde erwirkt worden ist, und
- b) eine Gebühr an die Postkasse bezahlt wird, welche für solche Unternehmungen von Fall zu Fall nach dem Umfange der Unternehmung an sich und mit Berücksichtigung der Ausdehnung und Besechaffenheit der von der Unternehmung benutzten Strassenstrecken bemessen wird.

Vor dem Postgesetze vom Jahre 1837 waren Privat-Unternehmungen zum periodischen Personen-Transporte mit Pferdewechsel auf Poststrassen, mit Ausnahme des lombardisch-venetianischen Königreiches, gesetzlich nicht gestattet; wo solche gleichwol bestanden, waren sie gegenüber der Postgesetzgebung nur provisorisch geduldet.

Die dem Betriebe der bewilligten Unternehmungen periodischer Personen-Transporte gewidmeten Wagen müssen mit der Benennung, welche ihnen allenfalls gegeben wurde, mit dem Namen des Unternehmers und mit den beiden Endorten, zwischen welchen sich die Unternehmung bewegt, auf beiden Seiten auf eine haltbare und deutlich wahrnehmbare Weise, zugleich aber auch mit der Nummer des Wagens bezeichnet werden. Von der Postbehörde wird den Unternehmern für jeden einzelnen Wagen ein metalenes Schild (von ovaler Form mit der Bezeichnung „Bewilligung zum Pferdewechsel“ oder „Bewilligung zum Zuführen“ und einer Nachbildung des Siegels der Postbehörde versehen) verabfolgt, welches zur Unterscheidung von anderen, der Gebühr an die Postkasse nicht unterliegenden Unternehmungen zur offenen Ansicht an jener Stelle befestigt werden muss, welche von der Postbehörde hierzu angedeutet wird. Der Verlust eines solchen Schildes oder eine wesentliche Beschädigung desselben, muss bei der Landes-Postbehörde sogleich angezeigt werden. Wenn ein Wagen der in Frage stehenden Unternehmung ohne die vorstehend bemerkten Abzeichen betreten würde, so verfällt der Unternehmer einer Geldstrafe von 2 bis 50 Fl. —

Die Gesuche um die Bewilligung zur Ausübung von Messagerien und Privat-Diligencen, d. i. von Privat-Unternehmungen periodischer Personen-Transporte, wobei

die Bespannung an ein und demselben Wagen gewechselt wird, welche sowol von einzelnen Personen als auch von mehreren, welche zu diesem Zwecke in Verbindung treten, ausgehen können, müssen folgende Angaben mit Bestimmtheit enthalten:

- a) auf welchen Poststrassen und zwischen welchen Orten als Endpunkten der beabsichtigten periodischen Fahrten, und unter welcher besondern Benennung allenfalls die Unternehmung sich bewegen soll;
- b) ob die Beförderung der Wagen mit Postpferden oder mit Pferden der Unternehmung, und im letztern Falle an welchen namentlich anzuführenden Orten ein Pferdewechsel beabsichtigt wird;
- c) ob die Kasten der Wagen, deren Gebrauch beabsichtigt wird, in Federn hängen oder darauf ruhen, oder nicht;
- d) mit wie vielen Wagen jede einzelne Fahrt unternommen, und mit wie vielen Pferden jeder einzelne Wagen bespannt wird;
- e) ob die Ausfahrt von dem einen Endpunkte der Fahrtstrecken und die Zurückfahrt von dem andern täglich, oder wie oft in einer Woche oder in einem Monate; endlich
- f) ob in einzelnen Perioden des Jahres, und zu welchen Zeiten, eine Vermehrung oder Verminderung der Fahrten und der Zahl der Wagen zu jeder einzelnen Fahrt, und in welchem Umfange stattfinden soll.

Bei jeder während der Ausübung einer Unternehmung beabsichtigten Aenderung der Gattung oder des Umfanges derselben ist bei der politischen Behörde die Anzeige zur Aenderung der Lizenz, und bei der Postbehörde wegen entsprechender Gebührevorschreibung zu machen.

Nach erwirkter Bewilligung der politischen Behörde, welche in der auszufertigenden Lizenz die Gattung und den Umfang der Unternehmung nach allen in den unter a bis f aufgeführten Punkten genau bezeichnet, hat sich der Unternehmer an die Postbehörde der Provinz, wo die Unternehmung ihren Sitz haben soll, wegen der Gebührevorschreibung zu wenden, worauf die Vorschreibung der tarifmässigen Gebühr in der Jahressumme oder in den unter f bezeichneten Fällen in einzelnen Quartalsraten, die

Zuweisung des Unternehmens zur Zahlung der Gebühr an ein bestimmtes Postamt, und die Ausfolgung des metallnen Postschildes für jeden einzelnen Wagen stattzufinden hat.

Die Postmeister haben den Unternehmern, welche ihre Wagen mit Postpferden zu befördern beabsichtigen, die nöthigen Pferde (gegen Bezahlung der Rittgebühr) beizustellen, widrigenfalls der Unternehmer das Recht erhält, an jenem Stationsorte, wo ihm die regelmässige Beistellung der Postpferde nicht zugesichert wird, zur Beförderung seiner Wagen den Pferdewechsel mittelst eigener oder gemietheter Pferde vorzunehmen, ohne dem Postmeister zu einer Entschädigung für den Entgang des freiwillig von sich abgelehnten Pferdewechsels verpflichtet zu sein. Der Unternehmer hat jedoch die schriftliche Erklärung der Postmeister, ob sie die nöthigen Pferde zur Fahrt regelmässig beistellen wollen oder nicht, gleich beim Einschreiten um die Concession beizubringen, um die Bewilligung zum Pferdewechsel mittelst eigener oder Miethspferde auf jenen Stationen zu erlangen, wo ihm Postpferde verweigert werden. Hinsichtlich auf die Bespannung, die Beförderungszeit, die Ritt- und sonstigen Gebühren gelten die, für die Beförderung der Reisenden mit Postpferden bestehenden gesetzlichen Bestimmungen; es steht jedoch den Unternehmern und den Postmeistern frei, über alle diese Bedingungen der periodischen Beförderung der Wagen der Unternehmer besondere Uebereinkünfte zu treffen, welche in Absicht auf die Bespannung, d. i. die Zahl der zur Beförderung eines jeden Wagens nöthigen Pferde gleich beim Einschreiben um die Concession beigebracht werden müssen. Die Unternehmer periodischer Personen-Transporte sind nicht befugt, den mit einer bestimmten Anzahl Wagen bewilligten Fahrten, ausser dem vorstehend unter f gedachten Falle, sogenannte Beiwagen, wofern dieselben nicht lediglich Gepäckte enthalten, anzuschliessen, wodurch der Umfang der ihnen ertheilten Concession überschritten wird.

Die Befugniß zur Errichtung von Stellfahren, d. i. solche Fuhr-Unternehmungen, welche, ohne die Bespannung an einem und demselben Wagen zu wechseln, Reisende regelmässig von einem Orte zu einem andern befördern, wo dieselben zur Weiterbeförderung eine ähnliche Unter-

nehmung bereit finden, ist bei der zu Gewerbs-Concessionen berufenen politischen Obrigkeit des Orts, wo die Unternehmung ihren Sitz hat, nachzusuchen, und es ist dabei mit Bestimmtheit anzugeben:

- a) auf welcher Poststrasse und zwischen welchen Orten, als Endpunkten, die beabsichtigten periodischen Fahrten sich bewegen sollen;
- b) mit wie viel Wagen jede einzelne Fahrt unternommen, und mit wie viel Pferden jeder einzelne Wagen bespannt werden wird;
- c) ob die Abfahrt von einem Endpunkte der Fahrstrecke und die Zurückfahrt von dem andern täglich, oder wie oft in einer Woche oder in einem Monate, dann
- d) ob in einzelnen Perioden des Jahres, und zu welchen Zeiten, eine Vermehrung oder Verminderung der Fahrten und Wagen zu jeder einzelnen Fahrt, und in welchem Umfange stattfinden soll;
- e) ob die Kasten der Wagen, deren Gebrauch beabsichtigt wird, in Federn hängen oder darauf ruhen, oder nicht; endlich
- f) zu welcher Stunde des Tages die Abfahrt von dem einen der beiden Endpunkte, und zu welcher Stunde die Ankunft an dem andern Endpunkte stattfinden soll, welche Stunden sowol für die Hin- als für die Zurückfahrt anzugeben sind.

Jeder Stellfuhr-Unternehmer ohne Unterschied hat sich nach erwirkter Bewilligung (Lizenz) der politischen Behörde an die Postbehörde der Provinz, wo die Unternehmung ihren Sitz hat, zu wenden, damit entschieden werde, ob die Unternehmung der Gebühr an die Postcasse unterliege oder nicht, und im erstern Falle die Vorschreibung der tarifmässigen Gebühr, die Zuweisung zur Zahlung an ein bestimmtes Postamt, und die Verabfolgung des Postschildes zur Bezeichnung der Wagen statfinde. Von dieser Anmeldung bei der Postbehörde sind ausgenommen alle jene Unternehmungen von Stellfuhren, welche sich gar nicht auf einer Poststrasse bewegen oder solche, die nur zum Theil die Poststrasse befahren und dabei vor der Ankunft am Bestimmungsorte keine Poststation passiren, somit auch jene Stellfuhren, welche nur dazu dienen, die Verbindung der Haupt- und Residenzstadt Wien oder einer Provinzial-

Hauptstadt mit einem Orte der Umgegend zu unterhalten, indem alle diese Stellfahren den Bestimmungen des Reglements für Privat-Unternehmungen periodischer Fahrten vom 20. Aug. 1839 nicht unterliegen. Dagegen haben alle sonstigen Privat-Unternehmungen periodischer Personen-Transporte, welche sich auf Poststrassen bewegen und Poststationen durchlaufen, ohne Rücksicht darauf, ob ein Anschluss derselben an ähnliche Unternehmungen schon besteht oder nur künftig möglich ist, sich der erwähnten Anmeldung bei der Postbehörde zu unterziehen.

Stellfahren auf Poststrassen unterliegen der tarifmässigen Gebühr an die Postcasse nur in dem Falle, wenn zwischen ihrer Ankunft am Bestimmungsorte und dem Abgange einer daselbst bestehenden andern Fuhr-Unternehmung, welche nach einer andern Seite auf der Poststrasse Reisende weiter befördert, nicht ein Zeitraum von vier Stunden liegt, oder wenn ihr Abgang vom Abfahrtsorte nicht erst vier Stunden nach der Ankunft einer auf der Poststrasse von einer andern Seite daselbst regelmässig anlangenden Stellfuhr stattfindet. Ausgenommen von dieser Bestimmung sind die in der Haupt- und Residenzstadt Wien und in den Provinzial-Hauptstädten auf der Poststrasse regelmässig anlangenden Stellfahren, welche nicht schon wegen ihres Anschlusses an andere Stellfahren beim Abgange vom Orte ihres Sitzes der Gebühr an die Postcasse unterliegen. Unbedingt von der Gebührenzahlung ausgenommen sind diejenigen Stellfahren, welche zwischen der Hauptstadt und einem Orte der Umgegend eine Verbindung unterhalten, wenn sich dieselben auch beim Abgange vom Orte ihres Sitzes an andere Stellfahren anschliessen, welche gebührenpflichtig sind. Alle diese Stellfahren werden in postalischer Hinsicht dem Localfuhrwerke der gedachten Städte beigezählt.

An die Postcasse sind von bewilligten Privat-Unternehmungen periodischer Personen-Transporte an Gebühren zu leisten:

A. Von Unternehmungen mit Pferdewechsel an demselben Wagen (Messengerien oder Privat-Diligencen).

I. Auf Postrassen, wo Eil- oder Malleposten bestehen

1) Bei Gebrauch von Wagen, deren Kasten in Federn hängen oder darauf ruhen, wenn die Beförderung stattfindet

- a. mit Postpferden 2 Kr. Conv.-M.
- b. mit Pferden der Unternehmung
 - 4 Kr. bei Pferdewechsel von Poststation zu Poststation oder bis auf 3 Meilen,
 - 3 Kr. auf mehr als 3 bis 5 Meilen,
 - 2 Kr. auf mehr als 5 bis 12 Meilen
 pro Pferd und Meile;

2) Bei Gebrauch von Wagen, welche mit Federn nicht versehen sind, wenn die Beförderung stattfindet

- a. mit Postpferden $\frac{1}{2}$ Kr.
- b. mit Pferden der Unternehmung
 - 1 Kr., $\frac{3}{4}$ resp. $\frac{1}{2}$ Kr.
 pro Pferd und Meile.

II. Auf Poststrassen, wo keine Eil- oder Malleposten bestehen

1) Bei Beförderung mit Postpferden, ohne Unterschied der Wagen: nichts.

2) Bei Beförderung mit Pferden der Unternehmung:

- a. bei Gebrauch von Wagen, deren Kasten in Federn hängen oder darauf ruhen:
 - $4\frac{1}{2}$, $4\frac{1}{4}$ resp. $\frac{1}{2}$ Kr.
 pro Pferd und Meile,

- b. bei Gebrauch von Wagen, welche mit Federn nicht versehen sind: nichts.

B. Von Unternehmungen (Stellfahren), welche einander Reisende zuführen, in so weit sie nach Obigem der Gebühren-Entrichtung unterliegen.

I. Auf Poststrassen, wo Eil- oder Malleposten bestehen:

1) Bei Gebrauch von Wagen, deren Kasten in Federn hängen oder darauf ruhen

- 2 Kr. bei Fahrten von einer Poststation zur nächsten oder bis auf drei Meilen,
 - $4\frac{1}{2}$ Kr. auf mehr als 3 bis 5 Meilen,
 - 4 Kr. auf mehr als 5 bis 12 Meilen
- pro Pferd und Meile;

2) Bei Gebrauch von Wagen, welche mit Federn nicht versehen sind:

- $\frac{3}{4}$, $\frac{1}{2}$ resp. $\frac{1}{4}$ Kr.
- pro Pferd und Meile.

H. Auf Poststrassen, wo keine Eil- oder Malleposten bestehen:

1) Bei Gebrauch von Wagen, deren Kasten in Federn hängen oder darauf ruhen:

$\frac{3}{4}$, $\frac{1}{2}$ resp. $\frac{1}{4}$ Kr.

pro Pferd und Meile;

2) Bei Gebrauch von Wagen, welche mit Federn nicht versehen sind: nichts.

Dies war der Stand der Postgesetzgebung in Oesterreich bis zum Erlass des Reglements vom 20. Dec. 1850, welches mit dem 1. April 1851 in Wirksamkeit trat. Diesem Reglement liegt die Absicht zu Grunde, „jene Bestimmungen des Postgesetzes vom 5. Nov. 1837, welche sich auf den verbotenen Pferdewechsel und auf den Staatsvorbehalt des Personen-Transportes beziehen, mit den Erleichterungen des Personen-Transportes auf den Eisenbahnen und den sonstigen dermaligen Verkehrsverhältnissen in Einklang zu bringen, und der Privat-Industrie auch in Bezug auf den Personen-Transport jene Freiheit der Bewegung zu gewähren, welche erforderlich ist, damit diese Industrie sich rascher entwickle und so einerseits dem Bedürfnisse billiger Communicationsmittel für den allgemeinen Verkehr genüge, andererseits allmählig die von der Staatspost-Anstalt bezüglich des Personen-Transportes auf sich genommenen Lasten erleichtere.“

Diese Bestimmungen über Privat-Unternehmungen periodischer Personen-Transporte (Messengerien und Stellfahren) sind folgende:

Auf Strassen, auf welchen Staatspost-Anstalten zur Beförderung von Reisenden (Poststationen, Postrelais) bestehen, oder welche streckenweise durch Ausbiegen oder Rückkehren zur Umfahrung der Poststrasse missbraucht werden könnten, ist es Jedermann untersagt, Pferde, Stationen oder Relais zur Beförderung von Reisenden mit Pferdewechsel an den von ihnen mitgebrachten Wagen (Extraposten) zu errichten.

Unternehmungen zum periodisch-regelmässigen Personen-Transporte mit Pferdewechsel an einem und demselben Wagen sind gestattet, und die Unternehmer, welche sich hierbei der Postpferde bedienen wollen, haben dafür

das in den verschiedenen Kronländern jeweilig bestehende Ritt- und Postillonstrinkgeld mit einem Nachlasse von zehn Procent zu entrichten. Ein weiterer Nachlass bleibt dem freiwilligen Uebereinkommen zwischen Postmeistern und Unternehmern anheimgestellt.

Die Staatsverwaltung behält sich vor, die Personen- und Sachen-Transporte durch Privat-Unternehmungen überhaupt einer angemessenen Abgabe zu unterziehen. Bis die Vorschrift über die Einrichtung und das Ausmaass dieser Abgabe erfolgt, sind die Unternehmer, welche sich der Postpferde nicht bedienen wollen, verpflichtet, jeden Postmeister, dessen Pferde unbenutzt bleiben, für die jedesmalige Verwendung der Pferde der Unternehmung auf der bezüglichen Poststation vier Kreuzer (im lomb.-venet. Königreiche 30 Cent. austriaci und 40% vom Ertrage des Personen-Transportes an die Postcasse) pro Pferd und Post zu bezahlen.

In Absicht auf die in der Concession festgesetzte Zahl der Pferde, welche zu jeder Fahrt verwendet werden dürfen, wird der Gebrauch von Vorspannpferden in jenen Fällen nicht beanstandet, wo auch den Postmeistern bei Beförderung der Eil- oder Malleposten mit Rücksicht auf die Local- oder Witterungsverhältnisse die Zuspannung von Vorspannpferden gestattet ist. Bei den Stellfuhren mit Pferdewechsel bleiben ausserordentliche Zuspannungen, welche wegen Elementar-Ereignissen oder wegen zeitweilig schlechten Strassenzustandes nothwendig werden, von der Abgabe an die Postmeister befreit. Dagegen wird eine Befreiung regelmässiger, etwa wegen bergiger Strasse erforderlichen Zuspannungen nicht zugegeben, weil die Nothwendigkeit einer derartigen Bespannung und die aus derselben erwachsende Mehrauslage von den Unternehmern vorausgesehen und berechnet, und demgemäss auch in den Lizenzgesuchen berücksichtigt werden kann, und weil die Befreiung dieser regelmässigen Zuspannungen zu Umgehungen des Gesetzes Anlass bieten würde.

Die Wahl zwischen der Verwendung eigener oder der Postpferde bleibt dem Unternehmer vorbehalten; derselbe ist jedoch verpflichtet, die getroffene Wahl den betreffenden Postmeistern zwei Monate vor dem Beginne der Unternehmung bekannt zu machen. Diese Verpflichtung hat

auch rücksichtlich einer späteren Aenderung in der bekannt gemachten Wahl zu gelten.

Ueber die Entrichtung der Gebühren an die Postmeister ist in der Regel zwischen diesen und den Unternehmern ein beliebiges Abkommen zu treffen, sonst haben die Unternehmer die Gebühren bei jeder Fahrt und jeder Station sogleich den Postmeistern zu berichtigen.

Die Privat-Unternehmer periodischer Personen-Transporte sind übrigens auch verpflichtet, auf Verlangen der Postbehörde Briefpackete bis zu dem Gewichte von 50 Pfd. unentgeltlich zu befördern und für deren sichere Verwahrung während des Transportes und Uebergabe an das Postamt des Bestimmungsortes Sorge zu tragen. Für das Mehrgewicht über 50 Pfd. wird die Vergütung nach dem Frachtenttarife der Unternehmung geleistet. Uebrigens dürfen die Unternehmer wegen der ihnen obliegenden Beförderung von Briefpacketen in der genauen Beobachtung ihrer Fahr-Ordnung nicht beirrt werden, die Postämter sind daher verpflichtet, die Uebergabe und Uebernahme solcher Briefpackete stets rechtzeitig vorzukehren.

Die Unternehmer periodischer Personen-Transporte haben die Bewilligung zu einer solchen Unternehmung bei der Postdirection des Kronlandes oder des Bezirkes anzusuchen, wo die Unternehmung ihren Sitz haben wird, d. i. wo die Hauptcasse und die Bücher derselben geführt werden (im lomb.-venet. Königreiche bei der Ober-Postdirection in Verona). Die Postdirection hat über ein solches Gesuch nach gepflogenen Einvernehmen mit den für Gewerbs-Concessionen competenten politischen Behörden zu entscheiden, nach ertheiltem Befugnisse aber davon, sowie über die Art und den Umfang der Unternehmung, die betreffende Finanz-Landesbehörde sowie die politischen Behörden aller Orte, wo die Unternehmung einen Pferdewechsel beabsichtigt, und Falls die Unternehmung ein anderes Kronland berühren sollte, die Postdirection dieses Kronlandes in Kenntniss zu setzen, welche dann auch die Verständigung der Behörden ihres Bezirkes zu veranlassen hat.

Die Concession kann sowol von einzelnen Personen, als von mehreren, welche zu diesem Zwecke in Verbindung treten, nachgesucht werden. Im letztern Falle haben die Theilnehmer einen Geschäftsführer zu bevollmächtigen und

namhaft zu machen, welcher allen gegebenen Bestimmungen unter Mithaftung der übrigen Gesellschaftsmitglieder nachzukommen hat.

Die Gesuche um Ertheilung der Concession müssen, ausser dem durch die Gewerbsgesetze vorgeschriebenen Nachweise über die persönlichen Eigenschaften des Bewerbers, folgende bestimmte Angaben enthalten:

- a) die Poststrasse, auf welcher die Fahrt sich bewegen soll, und die Namen und Endpunkte derselben,
- b) die allfalligen Namen der Unternehmung selbst,
- c) im Falle des Gebrauches von Pferden der Unternehmung die Namen der Orte, wo Relais aufgestellt werden wollen,
- d) die Anzahl der in der Regel benöthigten Postpferde,
- e) wie oft und zu welchen Stunden die Abfahrt und Ankunft stattfinde,
- f) den Gebührentarif der projectirten Fahrt, endlich
- g) muss jeder Unternehmer vor Ausfertigung der Lizenz eine Caution von 400 Fl. (in Baarem oder in k. k. Staatspapieren nach dem Coursverthe) in die Postkasse erlegen.

Jede eintretende Aenderung ist der Postdirection anzuzeigen und nöthigenfalls von dieser den betreffenden Behörden die angemessene Mittheilung zu machen. Für jede Unternehmung periodischer Personen-Transporte, welche sich zwischen zwei bestimmten Endpunkten bewegt, ist ohne Rücksicht, ob die Fahrten täglich ein oder mehrere Male oder nur an bestimmten Wochentagen stattfinden, nur ein Ansuchen zu stellen und die vorgeschriebene Caution von 400 Fl. auch nur ein Mal zu erlegen. Werden jedoch von demselben Unternehmer (derselben Gesellschaft) mehrere Fahrten auf verschiedenen Poststrassen oder zwar auf derselben Strasse, jedoch von verschiedenen Orten ausgehend oder nach verschiedenen Endpunkten gerichtet unternommen, so muss für jede dieser Fahrten eine eigene Lizenz angesucht und die betreffende Eingabe auch mit einer eigenen Caution von 400 Fl. oder mit der amtlichen Bestätigung über den geschehenen Erlag derselben belegt sein.

Den Unternehmern ist gestattet, gleichzeitig mit den Hauptwagen erforderlichen Falls auch Beiwagen zu befördern. Die Hauptwagen der Unternehmung sind auf

beiden Seiten mit der Firma derselben und den Namen der beiden Endpunkte der Fahrt auf eine haltbare und in die Augen fallende Weise zu bezeichnen. Ebenso sind die im Innern des Wagens befindlichen Plätze zu nummeriren, endlich ist auch das Gewicht des Wagens an einer Stelle desselben ersichtlich zu machen. Weder der Farbe noch der Bezeichnung nach haben die in Verwendung gebrachten Wagen den Aerarialwagen zu gleichen. Doch ist mit dem Gebrauche der Postpferde auch die Verwendung des Postilons in der Montur verbunden.

Keine Unternehmung periodischer Personen-Transporte erhält durch die erlangte Bewilligung ein ausschliessliches Recht, sondern es können auf einer und derselben Poststrasse und zwischen den nämlichen Endpunkten auch andere Personen oder Gesellschaften die Bewilligung zu derlei Unternehmungen erhalten.

Unternehmungen periodischer Personen-Transporte ohne Pferdewechsel an demselben Wagen (Stellfahren) sind nicht verpflichtet, den Postmeistern, wenn sie sich der Pferde derselben nicht bedienen, eine Vergütung zu leisten. Stellfuhr-Unternehmungen, welche sich auf Poststrassen bewegen, bedürfen ebenfalls der Concession.

Sowol periodische Transport-Unternehmungen mit Pferdewechsel an demselben Wagen als Stellfahren können auch von Postmeistern betrieben werden, es darf jedoch dadurch die ordnungsmässige Besorgung des Staatspostdienstes in keiner Weise gefährdet werden.

Alle Unternehmungen periodischer Personen-Transporte unterliegen den allgemeinen Gewerbs-, Polizei-, Sanitäts- und Gefällsgesetzen und haben im Falle der Uebertretung derselben die darin festgesetzten Strafen zu gewärtigen. Streitigkeiten über die Ausübung der Unternehmung zwischen Postmeistern und Unternehmern sind, wenn zwischen ihnen keine eigenen Verträge bestehen oder der vorkommende Fall durch selbe nicht berührt wird, von der Postdirection des betreffenden Kronlandes zu entscheiden. Beschwerden gegen die Unternehmer, sie mögen Postmeister sein oder nicht, sind von der Postdirection zu untersuchen, und wenn sie begründet befunden werden, mit schriftlichen Verweisen, Disciplinarstrafen bis zu 20 Fl., Suspension oder sogar Entziehung der Unternehmungslicenz, je nach der

Grösse des Gebrechens und den etwa schon vorausgegangenen Bestrafungen, zu ahnden. Gegen Entscheidungen der Postdirection steht der Recurs an das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten offen.

Im Königreiche Sachsen darf kein Lohnkutscher, Fuhrmann oder anderer Pferde haltender Einwohner mit abgewechselten, voraus- oder entgegengesendeten Pferden Personen befördern, noch andern Lohnfuhrleuten, Lohnkutschern und Pferde haltenden Einwohnern die Reisenden von einem Orte zum andern, nach Art der Extraposten, zuführen, noch auch dieselben zu Pferde und mit vorreitenden Knechten, nach Art der Couriere, fortschaffen, bei Zwanzig Thalern Strafe, Ersatz des der Poststation oder mehrern Stationen entzogenen Extrapostgeldes und Erstattung der durch die Untersuchung verursachten Kosten.

Früher durfte ausserdem auch kein Lohnkutscher, bei ebenmässiger Strafe, einen Reisenden, der auf einem Poststationspunkte oder einem, auf einer Poststrasse gelegenen Orte mit Extrapost oder mit gemietheten Pferden angekommen war, früher als nach Verlauf von 48 Stunden nach seiner Ankunft, mit andern Pferden weiter- oder zurückbefördern. Nachdem aber im Jahre 1830 den Lohnkutschern schon nachgelassen wurde, Reisende, welche mit gemietheten Pferden angekommen, sofort weiter oder zurückbefördern zu können, ohne an den Ablauf gewisser Stunden gebunden zu sein, jedoch mit Beibehaltung der Beschränkung, dass die Weiterbeförderung nicht mit abgewechselten, voraus- oder entgegengesendeten Pferden erfolgen durfte; und die mit Extrapost angekommenen Reisenden, schon nach Verlauf von 24 Stunden, statt der frühern 48 Stunden, durch Lohnfahren weiter befördern zu können: so wurde im Jahre 1839 auch dieses letzte Verbot gänzlich aufgehoben. Dagegen ist den Lohnkutschern, bei 5 Thlrn. Strafe im Zuwiderhandlungsfalle, geboten, sich der mündlichen oder schriftlichen Aufforderung an die mit den Extraposten oder mit den ordinären (Eilposten, Diligencen, Packposten etc.) ankommenden Reisenden, sich zur Weiterreise ihrer Geschirre zu bedienen, zu enthalten, und namentlich ist auch das Erwarten ankommender Fahrposten von Seiten der Lohnkutscher vor den

Posthäusern oder Ab- und Einsteigeplätzen der Postreisenden untersagt.

Ferner dürfen Lohnkutscher und andere Fuhrleute, welche Reisende regelmässig von einem Orte zum andern befördern und damit ein eigenes Gewerbe treiben, diese Reisen nicht an bestimmten Tagen der Woche oder des Monats verrichten, noch dieserhalb eine öffentliche Bekanntmachung ergeben lassen, widrigenfalls sie für diesen Eingriff in die postmässige Beförderung mit einer Geldbusse von Zehn Thalern und nach Befinden härterer Strafe belegt werden sollen.

Als eine regelmässige Personenbeförderung wird angesehen, wenn ein Lohnkutscher, ohne für die ganze Tour und für das ganze Geschirr gedungen zu sein, in drei auf einander folgenden Wochen, an dem nämlichen Wochentage, von dem nämlichen Abfahrtsorte ab, nach dem nämlichen Bestimmungsort Personen befördert hat.

Von diesem Verbote kann jedoch seit dem J. 1839 auf Ansuchen, gegen Entrichtung einer taxmässigen Concessionsgebühr, im Inlande wohnenden Lohnfuhrleuten, nicht aber Personen, welche nicht selbst Pferde besitzen und das Lohnkutschergewerbe unter Entrichtung von Gewerbesteuer nicht regelmässig verrichten, noch Compagnieschaften und Actienvereinen Dispensation ertheilt werden. Diese Dispensation ist nachzusuchen bei der Ober-Postdirection zu Leipzig, welcher übrigens freisteht, die Genehmigung, sowohl überhaupt als insbesondere hinsichtlich der für die Fahrt gewählten Tage und Stunden, zu verweigern, wenn namentlich durch verschiedene ineinander greifende Fahrgelegenheiten das Verbot des Pferdewechsels umgangen, oder gleichzeitigen Fahrpostcoursen eine zu fühlbare Beeinträchtigung zugefügt werden würde.

Das bei regelmässigen Personenführen für jedes Pferd der Bespannung auf ein Jahr an die Postcasse zu entrichtende Concessionsgeld beträgt:

Bei einer wöchentlich 4maligen Fahrt			
bis zu einer Entfernung bis 5 Meilen	4	Thlr.	10 Ngr.
über 5 bis 10	2	„	—
„ 10 „ 15	2	„	15
„ 15 Meilen	2	„	25

Bei einer wöchentlich 2maligen Fahrt
 bis zu einer Entfernung bis 5 Meilen . 2 Thlr. 25 Ngr.
 über 5 bis 10 „ . 4 „ 7½ „
 „ 10 „ 15 „ . 5 „ 10 „
 „ 15 Meilen . 6 „ 2½ „

Bei einer wöchentlich 3maligen Fahrt
 bis zu einer Entfernung bis 5 Meilen . 4 „ 40 „
 über 5 bis 10 „ . 6 „ 45 „
 „ 10 „ 15 „ . 8 „ 5 „
 „ 15 Meilen . 9 „ 40 „

Bei einer wöchentlich 4maligen Fahrt
 bis zu einer Entfernung bis 5 Meilen . 5 „ 25 „
 über 5 bis 10 „ . 8 „ 22½ „
 „ 10 „ 15 „ . 11 „ — „
 „ 15 Meilen . 12 „ 17½ „

Bei einer wöchentlich 5maligen Fahrt
 bis zu einer Entfernung bis 5 Meilen . 7 „ 40 „
 über 5 bis 10 „ . 11 „ — „
 „ 10 „ 15 „ . 13 „ 25 „
 „ 15 Meilen . 15 „ 25 „

Bei einer wöchentlich 6maligen Fahrt
 bis zu einer Entfernung bis 5 Meilen . 8 „ 25 „
 über 5 bis 10 „ . 13 „ 7½ „
 „ 10 „ 15 „ . 16 „ 20 „
 „ 15 Meilen . 19 „ 2½ „

Bei einer wöchentlich 7maligen Fahrt
 bis zu einer Entfernung bis 5 Meilen . 10 „ 40 „
 über 5 bis 10 „ . 15 „ 45 „
 „ 10 „ 15 „ . 19 „ 45 „
 „ 15 Meilen . 22 „ 40 „

Den zur Legitimation ausgestellten längstens auf ein Jahr, nie unter drei Monate lautenden Erlaubnisschein hat jeder Lohnfuhrmann, welchem zur Verrichtung regelmässiger Personenfahren Concession ertheilt worden ist, bei den Fahrten bei sich zu führen, oder, dafern er die Fahrten durch seine von ihm zu vertretenden Dienstleute verrichten lässt, dem jedesmaligen Geschirrführer mitzugeben. Wer dies unterlässt, verfällt in eine Ordnungsstrafe von Zwei Thalern. Auf Erfordern ist der Erlaubnisschein an den zu passirenden Chausseeegeld-Einnahmen, sowie den Postofficianten und Thorofficianten vorzuzeigen.

Nur nach Empfang des auszufertigenden Erlaubnisscheins ist dem Inhaber das Beginnen der regelmässigen Fahrten und deren öffentliche Bekanntmachung gestattet. Wer dies früher unternimmt, verfällt in die obenerwähnte festgesetzte Strafe von Zehn Thalern auch dann, wenn ihm später die Dispensation ertheilt wird.

Wer sich eines auf den Namen eines andern Lohnfuhrmanns lautenden Erlaubnisscheins bedient, oder wer den ihm ertheilten dergleichen Schein an einen andern Lohnfuhrmann oder an dessen Dienstleute verborgt, verschenkt, verkauft, vermiethet oder sonst überlässt, oder wer den Bestimmungen des ertheilten Erlaubnisscheins in allen oder einem einzelnen Punkte selbst oder durch die von ihm zu vertretenden Angehörigen oder Dienstboten entgegenhandelt, namentlich auch Pferde unterwegs wechselt, einem andern Unternehmer die Personen zuführt, oder von demselben zur Weiterbeförderung übernimmt, verfällt in eine Strafe von Zehn Thalern, und was den Pferdewechsel und das Zuführen von Reisenden betrifft, in die festgesetzte Strafe von Zwanzig Thalern für jeden Contraventionsfall. Auch bleibt solchenfalls der Ober-Postdirection überlassen, die ertheilte Erlaubniss sofort, oder nach erfolgter Verwarnung, zurückzunehmen. Namentlich kann dies auch dann geschehen, wenn verschlossene Briefe und postmässige Packete zur Beförderung übernommen werden.

Uebrigens müssen die Wagen, mit welchen die regelmässigen concessionirten Fahrten verrichtet werden, auf der linken Seite des Kutschbocks auf eine leicht erkennliche Weise mit der Nummer des Erlaubnisscheins, auf weisslackirtem Bleche schwarz gemalt, versehen sein.

Den Postofficianten und den Chaussée- und Brückengeld-Einnehmern, welchen die Beaufsichtigung des Lohnkutscherverkehrs obliegt, ist für die durch Entdeckung einer Contravention bewiesene Vigilanz, resp. antheilig, die Hälfte der von dem Denuncianten eingezogenen Geldstrafe zugebilligt.

Uebrigens unterliegen die Land-, Lohn- und Miethkutscher einer Gewerbesteuer; statt derselben mussten dieselben bis zum Jahre 1834 von einer jeden auf 2 Meilen und weiter sich erstreckenden Personenfuhr von Orten oder über Orte, wo Posthaltereien bestanden, eine Abgabe

an die Postcasse von neun Pfennigen und später 1 Ngr. für das Pferd und die Meile, ohne Rücksicht auf die Zahl der Personen, entrichten.

In Braunschweig sind Reisende bei beabsichtigtem Wechsel des Fuhrwerks oder Gespanns, in Gemässheit der Post-Verordnung vom 13. August 1832, verbunden sich der Postrouten, Poststationen und der auf denselben angeordneten Postbeförderungsmittel zu bedienen.

In der Post-Ordnung für das Grossherzogthum Sachsen-Weimar-Eisenach vom 26. November 1819 §. 102 ist die Anlegung eines Pferdewechsels durch Fuhrleute, Miethkutscher und Andere, welche aus dem Pferdevermieten ein Gewerbe machen; ingleichen das gegenseitige Zubringen der Miethfahren von einer Station zur andern, sowol an Orten, wo sich eine Postanstalt befindet, als auch an solchen, wo eine Postanstalt leicht dadurch umgangen werden kann, ausdrücklich und bei Strafe von 20 Thlrn. für jeden Uebertretungsfall verboten. Die in den folgenden §§. angegebenen Bestimmungen über die Abgabe von Lohn- und Miethfahren und die Einschränkung der Lohnfahren haben in der neuern Zeit wesentliche Abänderungen erfahren.

(Fortsetzung folgt.)

Das Landpostwesen als ein Mittel zur Correspondenz-Vermehrung und ein Bedürfniss der Volkswirthschaft.

Der englische General-Postmeister, Lord Canning, sagt in seinem dem Schatzamte zur Vorlage an das Parlament erstatteten Jahresbericht (s. Bd. II S. 297): „Die Einrichtung, dass die meisten Eisenbahnen mit jedem Zuge eine Briefbeförderung verbinden, hat besonders dazu beigetragen, die Zahl der Briefe zu vermehren.“ Früher fand nämlich eine mehr als zweimal tägliche Postbeförderung auf keiner Bahn statt. In der Regel bestand auf jeder Bahn nur ein täglicher Postzug, obschon auf fast allen Bahnen Englands die gewöhnlichen Züge alle 4 — 2 Stunden, auf einzelnen Bahnen sogar viertelstündlich, abgefertigt werden.¹⁾

1) Sämmtliche Eisenbahnen in England sind Privat-Unternehmungen. Die Unternehmer sind zum unentgeltlichen Transport der Posten

Also nicht mehr der durch die grossartige Postreform vom Jahre 1840 herbeigeführten Porto - Ermässigung wird die wachsende Correspondenz - Vermehrung zugeschrieben, sondern der Vervielfältigung der Versendungsgelegenheiten und der dadurch hervorgebrachten Beschleunigung des Briefwechsels. Die Wohlfeilheit des Portos ist, das ist nicht zu leugnen, ein starker, vielleicht der mächtigste Factor der Vermehrung der Correspondenz; allein diese hat aber auch in Bezug auf den Kostenpunkt ihre Grenzen. Niemand wird mehr Briefe schreiben, als er nöthig hat, wenn auch die Portosätze so niedrig gestellt sind, dass das Porto nicht weiter der Gegenstand der Berücksichtigung ist. Jede Posttaxverminderung wird eine Vermehrung der Correspondenz herbeiführen, welche aber nie ein gewisses Schreib-Bedürfniss des Volkes übersteigen kann. Briefe, welche des hohen Portos wegen ungeschrieben bleiben, werden bei billigem geschrieben werden; Viele werden correspondiren, welche es vorher nicht thaten. Aber Niemand wird Briefe schreiben, blos um sie für billiges Porto befördert zu sehen, ebensowenig als Jemand Arznei schluckt, blos weil sie, etwa durch Aufhebung aller Steuer oder sonst aus einem andern Grunde, billig geworden ist. Aber auch der Grad der Volksbildung muss Rückwirkung auf die Zunahme des Correspondenzverkehrs ausüben; diese Zunahme wird nur eine sehr geringe sein, wo z. B. die Erlernung der Schreibkunst eine seltene oder mangelhafte

gesetzlich nicht verpflichtet. Die englische Postverwaltung ist daher genöthigt, mit jeder Eisenbahngesellschaft, deren Bahn sie zum Posttransport benutzen will, ein Uebereinkommen zu treffen, in welchem die Leistungen der Gesellschaft und die von der Post dafür zu zahlenden Vergütungen festgesetzt werden. Kann die Postverwaltung über die zu gewährenden Zahlungssätze oder über irgend eine andere Vertragsstipulation mit der betreffenden Eisenbahngesellschaft auf dem Wege der Unterhandlung nicht einig werden, so entscheidet über die streitigen Punkte ein Schiedsgericht, dessen Aussprüchen sowohl die Postverwaltung als auch die betreffende Eisenbahngesellschaft sich unterwerfen muss. Ueber die von der Postverwaltung an die verschiedenen Eisenbahngesellschaften zu leistenden Zahlungssätze besteht keine durch irgend ein Gesetz vorgeschriebene Norm. Die Bestimmung der Sätze geht lediglich aus den Unterhandlungen hervor und richtet sich hauptsächlich nach der Höhe des Anlage - Capitals der betreffenden Bahn und nach der Stärke und der Transport - Art und Zeit der zu befördernden Post.

ist und zu einem Hinderniss des Correspondirens wird. Es wird da die Briefzahl stets nur eine geringfügige bleiben, selbst wenn dort die Portotaxe auf Null reducirt würde.

Ein beinahe nicht minder bedeutender Faktor zur Vermehrung der Correspondenz ist aber gewiss die beschleunigte und vervielfachte Beförderung derselben. Je öfter die Versendungsgelegenheiten geboten sind, desto grösser muss aber auch der Correspondenz-Zuwachs werden und sein; ein Grundsatz, dem auch der englische General-Postmeister seinen Beifall giebt.

Mit dem vorstehenden Grundsatz, dass die oftmaligen und beschleunigten Beförderungswege die Vermehrung der Correspondenz erzeugen, steht in einer gewissen verwandtschaftlichen Beziehung der Satz: dass, je bequemer die Einrichtungen zur Benutzung der Postanstalt für das Publikum sind, desto mehr von derselben Gebrauch gemacht werden wird, desto mehr also auch die Briefzahl sich vermehrt, vorausgesetzt jedoch, dass nicht eben der Kostenpunkt oder die Beanspruchung einer zu hohen Vergütung für die Benutzung, und die geringe Volksbildung ein Hinderniss bilden.

Sehen wir jedoch für jetzt von der Frage ab, welche einer gesunden Volkswirtschaftslehre entsprechende Einrichtungen bei der Annahme, Beförderung und Bestellung (Abgabe) der der Postanstalt übergebenen Briefe und Sachen (Gelder und Packete) zu treffen sind, ob und in wie weit sie hier und da bereits angetroffen werden oder noch zu wünschen bleiben. Beschränken wir uns hierbei vielmehr nur auf die Erörterung der Frage, in wie weit nach Maassgabe der Oertlichkeiten die Benutzung der Postanstalten zur Zeit in verschiedenen Staaten, namentlich in Deutschland, ermöglicht ist. Zunächst erscheint es uns nothwendig, zu zeigen, auf welchen Flächenraum und auf welche Einwohnerzahl eine Postanstalt, eine Anstalt zur Aufnahme und Abgabe von Postsendungen, gegenwärtig kommt.

Im Jahre 1854 kam je ein Postanstalt:

in Braunschweig	auf 4,53 Q.-M	und auf 5762 Einw.
„ Oldenburg	„ 4,64 „ „ „	3762 „
„ Baden	„ 4,71 „ „ „	8325 „

in Württemberg	auf 1,93 Q.-M. und auf 9471 Einw.
„ Sachsen	„ 2,01 „ „ „ 14426 „
„ Thurn und Taxis	„ 2,04 „ „ „ 9527 „
„ Preussen	„ 2,38 „ „ „ 9237 „
„ Bayern	„ 2,49 „ „ „ 8127 „
„ Mecklenburg-Strelitz	„ 2,88 „ „ „ 8335 „
„ Hannover	„ 3,20 „ „ „ 8345 „
„ Mecklenburg-Schwerin	„ 3,91 „ „ „ 9319 „
„ Oesterreich	„ 5,36 „ „ „ 16130 „

Es würden demnach in Deutschland excl. Oesterreich (das wegen seiner Gebietstheile an der untern Donau nicht mitgezählt werden kann) durchschnittlich eine Poststelle auf 2,338 Q.-M. und auf 8603 Einwohner kommen. Es bleiben also hinter dem Durchschnitte zurück: a) hinsichtlich des Flächeninhalts Preussen, Bayern, Hannover und die beiden Mecklenburge; b) hinsichtlich der Bevölkerung abermals Preussen, Mecklenburg-Schwerin, Württemberg, Thurn und Taxis und am meisten Sachsen. In beiden Hinsichten stellen sich Braunschweig und Oldenburg voran.

Einen weiteren Anhaltspunkt wird es bieten, dieses Durchschnittsergebniss mit andern fremden Staaten zu vergleichen. Je eine Postanstalt kommt:

in den Niederlanden	auf 1,15 Q.-M. und auf 6044 Einw.
„ der Schweiz	„ 1,57 „ „ „ 5219 „
„ England	„ 1,75 „ „ „ 2767 „
„ Belgien	„ 2,41 „ „ „ 19547 „
„ Frankreich	„ 2,60 „ „ „ 10608 „
„ Nord-Amerika	„ 6,76 „ „ „ 1022 „
„ Dänemark	„ 9,03 „ „ „ 21032 „

Interessant möchte auch folgende Zusammenstellung, die zu verschiedenen wichtigen, hier aber nicht weiter auszuführenden Betrachtungen Anlass giebt, sein.

Es kommen durchschnittlich Briefe:

	auf 1 Q.-M.	auf 1 Postanstalt	auf 1 Kopf der Bevölkerung
in Oesterreich	3171	12435	1,03
„ Preussen	13695	39182	3,71
„ Bayern	11365	28238	3,47
„ Sachsen	23026	53169	3,44
„ Hannover	4322	1189	1,33
„ Mckb. Schwerin	11343	43102	4,64 ?

	auf 1 Q.-M.	auf 1 Postanstalt	auf 1 Kopf der Bevölkerung
in England	77731	44419	13,77
„ Frankreich	19491	50640	5,31 ¹⁾
„ Belgien	52405	126195	6,45 ²⁾
„ d. Niederlanden	22425	25322	4,21
„ der Schweiz	24442	38371	7,35
„ Spanien	2742	?	4,66

Die Postverwaltung des Staates, welcher hinsichtlich der Verkehrsmittel, man kann wol sagen, alle andern Staaten übertrifft, die Postverwaltung in den Niederlanden, sie hat also ihre Anstalten, die freilich nur zur Beförderung von Briefen, Zeitungen und Schriftenpacketen dienen, in die nächste Nähe der Staatsbewohner zum Zwecke der Benutzung gerückt; auf den Flächenraum von 4,15 Q.-Meile findet sich im Durchschnitte je eine Postanstalt, während in Deutschland Staaten angetroffen werden, die auf einen Flächenraum von 2, 3 und fast 4 Q.-Meilen, im Durchschnitte aber auf $2\frac{1}{3}$ Q.-Meile, erst eine Postanstalt bieten. In den Niederlanden kommen 6041 Einwohner auf 1 Postanstalt, in Deutschland durchschnittlich 8603 Einwohner. Gleichwol berechnet sich der Kopf-Antheil an der reinen Post-Einnahme in den Niederlanden auf nicht weniger als auf 7,8 Sgr., während derselbe in England nur 7,4 Sgr., in Belgien 6,5 Sgr., in Baden 6,9 Sgr., in Braunschweig 4,7 Sgr., in Sachsen 3,4 Sgr., in Hannover 2,1 Sgr., in Bayern 1,4 Sgr., in Mecklenburg-Schwerin 1,4 Sgr., in Preussen 1,3 Sgr., in Mecklenburg-Strelitz 0,5 Sgr. und in Oesterreich 0,4 Sgr. beträgt. Will man aber die Niederlande wegen seiner in mancher Beziehung allerdings eigenthümlichen Verhältnisse zu einer derartigen Vergleichung für Deutschland für nicht geeignet ansehen und sich auf die deutschen Staaten selbst beschränken, so wird, wie sich im Verlaufe der weitem Betrachtung noch ganz besonders herausstellen wird, Braunschweig als derjenige Staat bezeichnet werden können, welcher als Maassstab zur Vergleichung zu dienen passend erscheint. Die nöthigen Anhaltspunkte hierzu sind oben gegeben.

1) Ohne Journale.

2) Journale eingerechnet.

In je grössere Nähe die Postanstalten der Staatsbevölkerung in einem Lande gebracht sind, desto vollkommener erscheint die Postanstalt, desto mehr wird aber auch von derselben, deren Hauptzweck eben die möglichst allgemeinste Benutzung ist, Gebrauch gemacht werden. Grosse Umständlichkeiten und Beschwerden, welche in Folge grosser Entfernung von einer Postanstalt entstehen müssen, werden die Benutzung derselben aufheben oder auf das allernothwendigste beschränken. Die Bewahrheitung dieser Meinung dürfte ebenfalls aus obiger Zusammenstellung wenigstens einigermaassen hervorleuchten, obwohl hier daran erinnert werden muss, dass in den deutschen Staaten die Zählung der mit der Post beförderten Briefe, wohin auch die verschlossenen Frachtbriefe zu gehören scheinen, nicht nach übereinstimmenden Grundsätzen, was sehr zu bedauern ist, erfolgt. (Vergl. z. B. die Noten auf S. 314 und 315 f. des zweiten Bandes, sowie die preussischen Postverkehrs-Uebersichten.)

Was soeben von der möglichsten Vervielfältigung der Postanstalten und der grösseren Annäherung derselben an die Bewohner in jeder Gegend gesagt worden ist, das hat noch mehr Geltung, wenn das Postwesen, welches gegenwärtig in Deutschland fast durchgängig nur die Städte mit einander verbindet¹⁾, und mithin recht füglich ein Städte-Postwesen genannt werden könnte, seinen wahren Zweck in seiner vollen Bedeutung dadurch erfüllen würde, dass es sich auf alle Ortschaften im Staate ausdehnt und aus einem Städte-Postwesen ein eigentliches Landes-Postwesen wird. Der Postverkehr wird sich nur dann in seiner ganzen Vollständigkeit entwickeln, wenn jeder, auch der unbedeutende Ort, seine regelmässige, wöchentlich mehrmalige Verbindung mit den andern Orten seines Bezirkes und seiner Bezirks-Postanstalt erhält, und dadurch die Möglichkeit gegeben wird, Briefe nach nahen und entfernten Orten aus jedem Orte mit Leichtigkeit und derselben Bequemlichkeit, wie jetzt die Stadtbewohner, zu bestimmten Tagen und Stunden in voraus zu berechnender Beförderungszeit absenden zu können. Wo diese

1) Wenn auch grosse Ortschaften auf dem Lande mit Postanstalten versehen sind, so giebt es doch auch noch viele kleine Städte, die Postanstalten nicht haben.

Möglichkeit fehlt, wo die Absendung eines Briefes selbst nach ganz nahen Orten mit grossem Aufwande und vielen Umständlichkeiten verknüpft ist, wie dies gegenwärtig auf dem Lande der Fall ist, kann selbstverständlich von einer naturgemässen Entfaltung des Correspondenz- und Postverkehrs nicht die Rede sein.

Das Postwesen muss sich nicht bloss auf alle Landestheile gleichmässig ausdehnen und die Handelsplätze und wichtigeren Städte mit einander durch sein Netz eng verbinden, sondern alle Orte und Weiler müssen mit Leichtigkeit und Präcision die Post benutzen können, die Post muss sich bis in die entlegensten Winkel des Landes erstrecken; — das ist ein Bedürfniss der Volkswirtschaft. Wo die Postwagen aufhören, müssen die Botengänge beginnen und dadurch jedem Staatsbewohner Gelegenheit gegeben werden, seine Briefe täglich oder wöchentlich mehrmals versenden und empfangen zu können. Die Post ist eine Staatsanstalt zu Jedermanns Gebrauch, nicht bloss für die Städter, die nicht überall den grössern Theil der Staatsbevölkerung ausmachen. Dadurch aber, dass die Post nur die Hauptverkehrs-Richtungen ausbeutet und die Ortschaften auf dem Lande ausser aller regelmässigen Verbindung lässt, vernachlässigt sie die Lösung einer ihrer Haupt-Aufgaben und macht ihre Benutzung für einen grossen Theil der Bevölkerung des Staates nicht leicht thunlich, ja fast unmöglich. Die Post muss sich zu einem Gewebe bilden, in das jeder Ort hineingezogen wird.

Zur Zeit geschieht in den meisten Staaten die Bestellung der Landbriefe an die Empfänger oder deren Beförderung zur Post durch sich anbietende Gelegenheiten, durch Markt-, Boten- und dergleichen Leute, durch Gemeindeboten oder in besondern Fällen durch expresse Boten. Die auf diese oder andere Weise nicht zur Bestellung gelangten Briefe werden gewöhnlich durch Postboten von Zeit zu Zeit an ihre Bestimmung befördert. Selten werden zur Abgabe und Aufnahme von Briefen etc. Posten benutzt, welche Land-Ortschaften berühren. In Bayern bestimmt ein Ausschreiben vom Jahre 1847: „Nicht recommandirte Briefe, sowie Aviso über vorliegende recommandirte oder Fahrpoststücke an Bewohner solcher Orte, welche unmittelbar an der Poststrasse liegen oder mit einem an der-

selben liegenden Orte in beständigem Verkehr stehen, sind, soferne dahin keine andere regelmässige und sichere Bestellungsgelegenheit besteht, durch die Expeditionen, in deren Bestellsbezirk sie gehören, ihren Postillons zur Bestellung bei der Rückkehr zu übergeben. Dieselben sind anzuweisen, die Abgabe unmittelbar an den Adressaten, oder wenn dieser nicht an der Strasse wohnt, an einem für alle Fälle bestimmten Anwohner, z. B. Gastwirth etc. zu besorgen.“

In Sachsen gelten für die Bestellung der Briefe nach Orten des platten Landes folgende Bestimmungen: Wenn die Adressaten ihre Briefe von der Post nicht persönlich abholen oder durch legitimirte Boten abholen lassen, oder wenn die Abgabe an einen Stadtbewohner, um von diesem bestellt oder von den Landbewohnern abgeholt zu werden, nicht verlangt ist: so werden ihnen die an sie eingehenden Briefe etc. durch die Postanstalt selbst übersendet und zwar entweder in soweit thunlich durch etwa vorhandene sichere Botengelegenheit oder im Mangel einer solchen durch einen Boten der Postanstalt.

Es leuchtet ein, dass die angegebene, in den meisten Staaten Deutschlands jetzt übliche Briefbeförderung nach Orten auf dem Lande oder nach Orten, die keine Postanstalt besitzen, wegen ihrer Langsamkeit, grossen Unzuverlässigkeit und Kostspieligkeit zu lauten Klagen schon Veranlassung gegeben hat, die selbst in manchen Staaten in den Ständeversammlungen Ausdruck erhalten haben. In vielen Fällen kann man mit grösserer Bestimmtheit darauf rechnen, einen Brief z. B. nach Paris sicherer, schneller und selbst mit geringeren Kosten befördert erhalten zu sehen, als nach einem Landorte in der Nähe. Da die Landbriefbeförderung meistentheils gewissermaassen Privatsache der Postanstalten ist, so wird dafür das Botenlohn, selbst wenn es hierbei auf einen Privatgewinn nicht abgesehen ist, ein derartiges sein, dass zu allen Zeiten vielleicht nebenbei auch zu andern Diensten bereite Boten zu Gebote stehen. Manche Postverwaltungen sind zwar bestrebt gewesen, das Botenlohn so weit möglich zu bestimmen (in Sachsen z. B. soll die Briefübersendung durch einen Boten der Postanstalt gegen Erhebung eines nicht zu überschreitenden Botenlohnes von $2\frac{1}{2}$ Ngr. für die

Stunde Wegs und zwar dergetalt, dass, wenn mehr Briefe für den nämlichen Ort oder für andere auf dem geraden Wege dahin wohnende Adressaten vorhanden sind, das auf dem ganzen Weg bis zum letzten Bestellpunkte ausfallende Botenlohn von $2\frac{1}{2}$ Ngr. pro Wegstunde gleichmässig auf alle Briefe zu vertheilen ist, erfolgen), allein gerade die unter den gegebenen Umständen nicht zu vermeidende Ungleichheit in der Erhebung macht das zahlende Publikum misstrauisch und übellaunig, zumal demselben eine Controle hierüber nicht zur Seite steht.

Diese angedeuteten Uebelstände bei der jetzt üblichen Beförderung der Briefe nach den Orten des platten Landes werden nur zu heben sein durch die Einführung eines regelmässigen Landpostdienstes, wodurch jeder Ort im Lande mit der nächsten Postanstalt oder mit einem vorbeiziehenden Postcours oder mit einer Eisenbahnlinie tägliche oder wöchentlich mehrmalige Verbindung erhält, von welcher Jedermann gegen Entrichtung einer taxmässigen billigen Gebühr Gebrauch machen kann.

Zu diesem Zwecke wären die sämtlichen Ortschaften in Bezirke einzutheilen. Namentlich aber von der zweckmässigen Eintheilung wird der Werth, wie auch die Ertragsfähigkeit oder Kostspieligkeit der neuen Einrichtung abhängen. Die Bezirke müssen erstlich klein sein, um die grossen, übermässige Kosten verursachenden Entfernungen abzuschneiden und grössere Beschleunigung zu erlangen. Dies ist dadurch zu erreichen, dass die Postanstalten, die Stationsmittelpunkte der Boten, hier und da vermehrt, die Posten, namentlich die nicht allzugrosse Eile habenden Fahrposten, zur Abgabe und Uebnahme von Postsendungen in gewissen von ihnen passirt werdenden Ortschaften, sogar die Dampfzugzüge (die deshalb nicht anzuhalten brauchen) hierzu benutzt werden. Durch beide letztgenannten Gelegenheiten lassen sich wieder Postbotenbezirke, deren Ausgangspunkt mithin keine Postanstalt, sondern vielleicht ein Gasthof, Chausseehaus u. s. w. wäre, einrichten. Bei der Einbezirkung der Ortschaften ist darauf Rücksicht zu nehmen, ob diese oder jene Station mehr oder weniger günstige Postverbindung hat und ob die Terrainverhältnisse zu verschiedenen Jahreszeiten diesem oder jenem Punkte den Vorzug geben. Auch auf die Rei-

henfolge wird ein Augenmerk zu richten sein. Ueberhaupt wird ein geschicktes Organisirungstalent hierbei die schönste Gelegenheit haben, seine Vorzüge zu entfalten.

Aber nicht bloß zur Bestellung der mit den Posten eingegangenen Briefe soll das Landpost-Institut dienen, sondern auch zur Beförderung der Briefe zur Post und nach den Orten des Botencourses. Zu dem Zwecke sind in jeder Ortschaft Briefkasten aufzustellen, die von den Boten geleert werden. An diese oder an andere zweckmässige Orte sind zugleich die nothwendigen Bekanntmachungen, Belehrungen, Verzeichnisse u. s. w. anzubringen, damit von Allen von der Landpostanstalt der rechte Gebrauch gemacht wird. Die Taxe muss die geringsten gesetzmässigen Sätze nicht übersteigen.

Es ist nicht unsere Absicht, auf das ganz Specielle der Einrichtungen einer Landpostanstalt hier weiter einzugehen. Vieles wird auch von den Oertlichkeiten bedingt sein. Zum Schlusse können wir uns aber nicht versagen, davon Mittheilung zu machen, welche Einrichtungen in Frankreich, also in einem fremden Staate, und in Braunschweig, in einem deutschen Lande, in dieser Beziehung bestehen.

In Frankreich befiehlt das Gesetz vom 3. Juni 1829, dass, wo nicht täglich, doch wenigstens alle 2 Tage jeder von den Posten nicht berührte Ort eine Briefbeförderung haben und durch diese auch Journale, Zeitungen etc. erhalten soll. Dieses Gesetz trat am 1. April 1830 in Wirksamkeit. Jede Gemeinde, die nicht ihr eigenes Postcomptoir hat, empfängt ihre Briefe durch Landbriefboten (*facteurs ruraux*). Die Briefträger bringen jeden Brief in die Wohnung des Adressaten und holen die abgehenden Briefe entweder von dort oder aus einem Briefkasten ab, der in jeder Ortschaft, gewöhnlich in deren Mittelpunkt, angebracht ist, wo die Einwohner ihre Briefe niederlegen. In diesem Kasten befindet sich ein Stempel, wovon der Postbote einen Abdruck nehmen muss, den er, wenn er seine Runde vollendet hat, im betreffenden Postcomptoir vorzeigt als Beleg, dass er im Briefkasten war. Im Jahre 1843 gab es in Frankreich 36,950 Communen, wovon 2754 ihr eigenes Postcomptoir hatten. Von den Ruralcommunen gab es 212, wo die Postboten sich zweimal an einem Tage einfanden,

18,896, wo die Postboten sich einmal täglich einfanden, und 15,088, wo die Postboten nur jeden zweiten Tag ankamen. Im Jahre 1846 war die Landpostbeförderung so erweitert, dass jede Gemeinde täglich eine Post hatte.

Die Anzahl der *facteurs rureaux* betrug 9000 und die jährliche Besoldung derselben 4,000,000 Fr., welches in runder Zahl 440 Fr. jährlichen Lohn für jeden Postboten ergiebt.

Dieses Landpostwesen ist auf die Weise organisirt, dass jeder Municipalrath (ein solcher findet sich in jeder Commune) nach Stimmenmehrheit sich darüber erklärt, durch welches Postcomptoir er wünsche, dass die Commune, welche er repräsentirt, ihre Briefe empfangen. Auf solche Weise wird das Land-Arrondissement eines jeden Postcomptoirs gebildet. Nach der Anzahl der Communen, die es unter sich begreift, erhält das Comptoir die nöthige Anzahl von Postboten, von denen jeder seine Route nimmt, worauf er die ihm anvertrauten Briefe austheilt.

Das Porto ist für die zwischen den Gemeinden, die unter ein und dasselbe Bureau oder Auslieferungs-Comptoir (*distribution*) gehören, circulirende Briefe, nach dem noch in Kraft bestehenden Gesetz vom 3. Juni 1829, folgendermaassen bestimmt:

unter 7½ Grammes	1 Décime
von 7½ bis 15 Grammes excl.	2 Décimes
„ 15 „ 30 „ „	3 „
über 30 Grammes für jede 30 Grammes mehr	1 Déc.

mehr.

Die erleichterte Beförderung von Landbriefen hat auf die Post-Erträgnisse einen heilsamen Einfluss ausgeübt. Nach einer Mittheilung stieg in den 8 Jahren, welche der Errichtung der *poste rurale* vorausgingen, die Brutto-Einnahme des französischen Postwesens ungefähr um 6,000,000 in den 8 folgenden Jahren betrug der Zuwachs 11,000,000 Fr. oder fast das Doppelte, und die Einnahme ist später stets jährlich um beiläufig 5 Procent gestiegen, welcher Zuwachs vornehmlich der *poste rurale* zugeschrieben wird. Wie wir oben gesehen haben, betrug die Ausgabe für die neue Einrichtung jährlich 4,000,000 Fr., was zum Verständniss und zur richtigen Würdigung wiederholt bemerkt zu werden verdient.

Im Herzogthume Braunschweig ist seit dem 1. Mai 1853, in Folge eines am 19. Nov. 1849 beschlossenen Antrages der Abgeordneten-Versammlung¹⁾, der bei einigen Postanstalten des Landes bis dahin bereits bestandene Landpostbotendienst in der Weise erweitert worden, dass an alle Landgemeinden des Herzogthums die Post-Correspondenz durch besonders verpflichtete Landbriefträger an bestimmten Tagen postmässig zur Bestellung gelangt. — Der Dienst der Landbriefträger besteht im Wesentlichen darin, dass

- 1) die nach Orten des platten Landes, wo Post-Anstalten sich nicht befinden, vorkommenden Briefe, Zeitungen, leichte Packete, Gelder in geringen Beträgen, an die Adressaten persönlich zu bestellen sind;
- 2) die Landbriefträger vor dem Abgange aus jedem Orte des Bestellkreises bei dem Gemeinde-Vorsteher sich einstellen, um die bei demselben von Ortsbewohnern eingelieferten Briefe und leichten Packete, welche nach dem Postorte oder zur Weiterversendung mit den Posten bestimmt sind, zur Besorgung in Empfang zu nehmen;
- 3) auch die den Landbriefträgern von Correspondenten unterwegs direct überlieferten Briefe etc. nach Orten der Marschroute eine sofortige sichere Bestellung erlangen; auch sollen
- 4) die Landbriefträger zur Besorgung der Insinuation gerichtlicher Documente mit benutzt werden.

Die Correspondenten derjenigen einzeln gelegenen Gehöfte, Mühlen, Weiler etc., wohin die Landbriefträger auf ihren Touren nicht kommen können, haben bei der betreffenden Post-Anstalt schriftlich anzuzeigen, wo und an wen die für sie mit den Posten ankommenden Briefe abgegeben werden sollen. Unterlassen die Correspondenten jene erforderliche Requisition, so haben sie es sich selbst beizumessen, wenn ihre Correspondenz bis zur Abholung auf der Post liegen bleiben muss.

Dem Landbriefträger wird vor seinem Abgange, ausser der Karte, ein Stundenzettel (eine Marschroute) übergeben. Dieser Stundenzettel soll dazu dienen, um

¹⁾ S. Hüttner, Beiträge zur Kenntniss des Postwesens. Bd. III. S. 695 ff. und Bd. IV. S. 352.

a) die richtige Innehaltung der dem Landbriefträger vorgeschriebenen Marschroute zu controliren,

b) die Stückzahl der von dem Landbriefträger auf jeden Bestellgange eingesammelten Briefe zu ermitteln.

Zu diesem Zwecke hat der Landbriefträger bei Ankunft in jeder Landgemeinde seines Bestellbezirkes bei dem Vorsteher, welche in sämtlichen Landgemeinden durch die betreffende herzogliche Kreis-Direction dieserhalb mit Anweisung versehen sind, sich zu melden. Der Gemeindevorsteher hat die Abgangszeit des Boten aus dem Orte im Stundenzettel einzuschreiben, auch die Stückzahl der dem Landbriefträger ausgehändigten Briefe in die betreffenden Rubriken des Stundenzettels zu notiren.

Die nach den Bestimmungen der Post-Ordnung (§§. 130—132) portofrei zu befördernden Official-Postsendungen sind von der Zahlung des Landportos befreit.

Ferner wird für die mit den Posten angekommenen durch die Landpost zu befördernden portopflichtigen Gegenstände ein Bestellgeld nicht erhoben.

Dagegen ist für alle der Portozahlung unterliegenden Sendungen für die Bestellung durch die Landbriefträger ein Landporto zu erheben, das auf Grund des §. 212 der Post-Ordnung gleichmässig auf jede Entfernung berechnet wird und zwar

1) der einfache Satz des Landportos von 6 Pfennigen

a. für Briefe und Packete bis 16 Loth,

b. für Geldbriefe bis zu 1 Thlr. incl.

c. für Adressen und Auslieferungsscheine zu Packeten und Geldern, desgl. für Briefe (Adressen) und Scheine, auf welche baare Geldbeträge eingezahlt worden sind, insofern das Packet, die Geldsendung oder der Geldbetrag Seitens der Adressaten von der Post abgeholt wird,

d. für Retourbriefe ohne Unterschied des Gewichts.

2) der doppelte Satz des Landportos von 4 gGr.

a. für Briefe und Packete über 16 Loth,

b. für Geldbriefe und Geldpackete, welche mehr als 1 Thlr. enthalten,

c. für recommandirte Briefe, deren Bestellung durch den Landbriefträger zugleich mit dem Auslieferungsscheine erfolgt,

d. für Briefe (Adressen) und Scheine, auf welche baare Einzahlungen erfolgt sind, insofern der Landbriefträger das Geld mit überbringt.

Für Gegenstände, welche dem Landbriefträger auf seinen Dienstreisen zur Abgabe bei der Post-Anstalt behuf Weiterbeförderung mit den Posten übergeben werden, wird eine Gebühr überall nicht erhoben.

Für die Bestellung von Zeitungen, Journalen und sonstigen periodischen Blättern durch die Landbriefträger wird pro Exemplar und Quartal erhoben:

- a) bei wöchentlich ein- oder zweimaliger Bestellung 4 gGr.
- b) „ „ „ drei- „ vier- „ „ 2 „
- c) „ „ „ fünf- „ sechs „ „ 3 „
- d) „ „ „ täglicher Bestellung „ 4 „

Die Landes-Gesetz- und Verordnungs-Sammlung wird durch die Landbriefträger den Abonnenten ohne Erhebung von Landporto überbracht.

Durch die Landbriefträger können Fahrpostengegenstände über 16 Loth überhaupt nur dann befördert werden, wenn der Umfang oder das Gewicht derselben den gesicherten Transport durch Verpackung im Tornister möglich macht. Wenn mehrere Packete zu einer Adresse gehören, so wird das Porto für jedes einzelne Stück berechnet.

Die Versendung von Geldern und Werthpacketen über 5 Thlr. bis höchstens 50 Thlr. findet nur ausnahmsweise durch die Landbriefträger und zwar nach dem Ermessen der Post-Anstalt statt. In diesem Falle wird der dreifache Satz des Landportos ($4\frac{1}{2}$ gGr.) erhoben.

Für die Postanstalten ist ein alphabetisches Verzeichniss derjenigen Ortschaften, nach welchen von herzoglich-braunschweigischen Postanstalten die Correspondenz durch Landbriefträger zu bestellen ist, gedruckt, welches folgende Rubriken enthält:

Ortschaft,

Kreis,

Distribuirende Postanstalt,

Abgangszeit der Landbriefpost von der Orts-Postanstalt (z. B. täglich excl. Sonntags, Morgens 6 Uhr).

Aus diesem Verzeichnisse geht hervor, dass von den 545 Ortschaften, wo Postanstalten sich nicht befinden,

49 tägliche, 68 wöchentlich 6malige, 6 wöchentlich 5malige, 35 wöchentlich 4malige, 125 wöchentlich 3malige, 227 wöchentlich 2malige und 5 Ortschaften wöchentlich nur 1malige Briefbestellung haben.

Bestimmungen für die französischen Briefposten.

Die nach verschiedenen Entfernungen ansteigende Portotaxe wurde vom 1. Januar 1849 an aufgehoben und durch eine feste, einförmige Taxe von 20 Centimes, welche das Finanzgesetz vom 18. Mai 1850 wieder auf 25 Centimes erhöhte, ersetzt, seit dem 1. Juli 1854 aber wurde für alle die Briefe, die innerhalb Frankreich, Corsica und Algerien circuliren, sobald sie frankirt werden, eine Taxe von 20 Centimes für den einfachen Brief, wenn sie hingegen unfrankirt versendet werden, eine Taxe von 30 Centimes für den einfachen Brief eingeführt; wobei als einfache Briefe solche anzusehen sind, deren Gewicht $7\frac{1}{2}$ Grammes nicht überschreitet.

Wie bei den einfachen Briefen, wird die verschiedene Taxe auch bei den schwereren angewendet, so dass Briefe über $7\frac{1}{2}$ bis 15 Grammes im Frankofalle 40 Centimes, im Portofalle aber 60 Centimes zu bezahlen haben. Ueber 15 und bis 100 Grammes incl. wird die Taxe im erstern Falle mit 80 Centimes, im letztern Falle dagegen mit 1 Fr. 20 Cent. erhoben.

Diejenigen Briefe oder Packete, deren Gewicht 100 Grammes übersteigen, unterliegen, ausser der Taxe für dieses Gewicht, noch eines Erfüllungsporto's, welches für jede 100 Grammes oder einen Theil von 100 überschüssenden Grammes 80 Centimes für frankirte Briefe und 1 Fr. 20 Cent. für unfrankirte Briefe beträgt.

Die Taxe für Briefe von einem Bureau nach einer Distribution, mit welcher dieses Bureau in directer Verbindung steht, oder von einem Bureau oder einer Distribution nach einer Gemeinde, die zu den Bestellkreisen derselben gehört, oder endlich von einer Gemeinde nach einer andern Gemeinde ein und desselben Postbezirks, ist folgendermaassen festgestellt:

unter $7\frac{1}{2}$ Grammes 1 Décime;
 von $7\frac{1}{2}$ bis 15 Grammes excl. 2 Décimes;
 „ 15 „ 30 „ „ 3 „ „
 „ 30 zu 30 „ „ mehr 1 Décime mehr
 (Gesetz vom 3. Juni 1829, Art. 4).

Die Taxe für Briefe aus einer Stadt nach derselben Stadt (Stadtbriefe) ist, Paris ausgenommen, bestimmt auf

1 Décime bei einem Gewicht unter 15 Grammes;
 2 Décimes „ „ „ „ von 15—30 „ „ excl.
 3 „ „ „ „ „ „ 30—60 „ „ „ „
 Schwerere Briefe bezahlen für je 30 Grammes 1 Décime mehr (Gesetz von 27. Frimaire des Jahres VIII., Art. 8).

Die Taxe für die Briefe innerhalb Paris und für folgende 16 Bureaux, nämlich:

Auteuil,	Grenelle	Saint-Mandé,
Les Batignolles,	Tour-sur-Seine,	Les Ternes,
Belleville-lès-Paris,	La Maison blanche,	Vaugirard,
Bercy,	Montmartre,	La Villette,
La Chapelle-S-Denis	Montrouge,	
Charonne,	Passy-lès-Paris,	

ist, gleichviel ob diese Bureaux Briefe unter sich oder nach Paris versenden, auf 10 Centimes für frankirte und auf 15 Centimes für unfrankirte Briefe festgesetzt, wobei das Gewicht der einfachen Briefe auf 15 Grammes ausnahmsweise erhöht ist. Briefe über 15 bis 30 Grammes bezahlen frankirt 20 Centimes, unfrankirt aber 25 Cent. Ueber 30 Grammes sind sowol für frankirte, wie unfrankirte Briefe 10 Centimes mehr zu taxiren.

Die Briefe für die Armeen aus dem Inlande oder von den Armeen nach dem Inlande unterliegen, sobald von der Kriegs- oder Marineverwaltung ein specieller Dienst errichtet worden ist, nur der Taxe für inländische Briefe, ohne Zuschlag für den Weg im Auslande oder auf dem Meere (Gesetz vom 27. Juni 1792).

Die Taxe der an Unterofficiere, Land- und Seesoldaten adressirten Briefe ist seit dem 1. Juli 1844 auf die allgemeine Gebühr zurückgeführt worden.

Die oben angegebenen neuen Taxen haben auf die Briefe nach und aus dem Auslande keinen Einfluss gehabt, weil die Feststellung dieser Portosätze auf beson-

deren Verträgen beruht. Es sind jedoch in dieser Beziehung mit den dabei interessirten Regierungen Verhandlungen angeknüpft, und bereits die älteren Verträge mit Belgien, Spanien, Oesterreich, Sardinien, Grossbritannien, Thurn und Taxis, der Schweiz, Baden, Bayern, Holland, Preussen, dem Kirchenstaate und dem Königreiche beider Sicilien revidirt und modificirt worden. Auch bei diesen neuen Bestimmungen ist, soviel als möglich, das Princip der einförmigen Taxe zu Grunde gelegt worden. So ist z. B. das Porto des einfachen Briefes ($7\frac{1}{2}$ Grammes incl.) nach dem vereinigten Königreiche von Grossbritannien im Frankofalle auf die einförmige Taxe von 40 Centimes und im Portofalle auf 80 Centimes festgesetzt worden. Zwischen Frankreich, Belgien und der Schweiz ist die Taxe gleichmässig 40 Centimes für den einfachen Brief, ist jedoch die Entfernung zwischen dem Aufgabs- und Abgabs-Bureau keine grössere, als 30 Kilometres, so ist die Taxe auf 20 Centimes ermässigt.

Die aus dem Auslande kommenden Briefe, in denen verbotene oder steuerpflichtige Gegenstände vermuthet werden, sind zur Unterdrückung der Defraudation Gegenstand besonderer Maassregeln.

Die Taxe für die aus Frankreich und Algerien nach französischen Colonien bestimmten Briefe, sowie die aus letzteren nach ersteren Ländern, setzt sich, sobald diese Briefe mit Handelsschiffen Beförderung erhalten, zusammen aus dem Porto für in Frankreich von Bureau zu Bureau circulirende Briefe und aus der festen Zutaxe von 4 Décime für den Seeweg. (Die Taxe von 4 Décime ist stets unveränderlich und kann durch eine Frankomärke gleichen Werthes vergütet werden.) Die Frankirung dieser Briefe ist freigestellt und kann mittelst der Frankomarken bewirkt werden. In Folge des Gesetzes vom 20. März 1854 ist jedoch die Taxe für frankirte und unfrankirte Briefe verschieden, und zwar bis $7\frac{1}{2}$ Grammes frankirt 30 Centimes, unfrankirt 40 Centimes; von $7\frac{1}{2}$ Grammes bis 45 Grammes frankirt 50 Centimes, unfrankirt 70 Centimes; von 45 bis 400 Grammes frankirt 90 Centimes, unfrankirt 4 Frc. 30 Centimes; von 400 bis 200 Grammes frankirt 4 Frc. 70 Centimes, unfrankirt 2 Frc. 50 Centimes u. s. f. für jede 400 Grammes oder einen Theilbetrag

80 Centimes für frankirte und 4 Frc. 40 Centimes für unfrankirte Briefe mehr.

Die Briefe nach Guadeloupe, Martinique, französisch Guyana, St. Pierre & Miquelon, sowie Senegal, können über England versendet werden, auf welchem Wege der einfache Brief von $7\frac{1}{2}$ Grammes einer Taxe von 4 Frc. 20 Centimes unterliegt; ein Frankozwang besteht hierbei nicht.

Die Briefe aus oder nach den französischen Colonien, deren Beförderung mit britischen Packetbooten erfolgt und dem Frankirungszwange unterworfen sind, haben die Bezeichnung „*voie d'Angleterre*“ zu tragen und können ebenso wie die Briefe nach und aus den fremden Colonien mit baarem Gelde frankirt oder mit Frankomarken versehen werden. Im letzteren Falle ist es von Wichtigkeit, eine genügende Anzahl von Frankomarken zu verwenden, weil ein nicht vollständig frankirter Brief als nicht frankirt betrachtet wird und den Verlust der vom Absender verwendeten Marken zur Folge hat (Art. 3 der Verord. vom 4. Juli 1849).

Die Taxermässigung, welche früher die Waarenmuster, unter Kreuzband oder den Briefen anhängend, genossen, ist aufgehoben worden. Muster unterliegen jetzt denselben Bedingungen, nach denen die Briefe und Briefpakete behandelt werden.

Die Frankirung der Briefe ist in Frankreich, Corsica und Algerien, sowie nach den französischen Postbureaux in der Levante und für die in fremden Ländern stehenden französischen Armeen, ferner nach England, Belgien etc. in den Willen des Absenders gestellt.

Die Zwangsfrankatur tritt dagegen bei chargirten Briefen, bei verschiedenen überseeischen Colonien und Ländern, wie z. B. der Türkei, Asien, Syrien etc. ebenso ein, wie bei Journalen oder andern gedruckten Sachen, welche ohne Vorausbezahlung wie Briefe behandelt werden, und endlich bei Briefen mit angegebenem Werthe.

Das Frankiren der Briefe findet vermittelt Frankomarken statt, welche in der rechten obern Ecke des Briefes zu befestigen sind. Diese Marken enthalten eine kleine Abbildung vom Kopfe Sr. Maj. des Kaisers und sind in verschiedenen Farben gedruckt; die grünen Marken

haben einen Werth von 5 Centimes, die schwarzen einen von 10 Centimes, die blauen einen von 20 Centimes, die orangefarbigten einen von 40 Centimes und die rothen einen von 80 Centimes.

Diese Frankomarken werden auf allen Punkten des Kaiserreichs durch die Postbeamten der Bureaux und Distributionen, von den Briefsammlern und den Briefträgern während des Bestellgeschäfts verkauft; letzteren ist der Verkauf in ihren Wohnungen untersagt. Den Specereihändlern, den Papier- und Tabakshändlern ist der Verkauf der Marken gestattet, welcher nur gegen baares Geld, aber in jeder vom Publikum gewünschten Anzahl zu dem festgesetzten Preise stattfindet. Der Staat trägt die Kosten der Herstellung, der Versendung und der Vertheilung.

Die zum Frankiren zur Post gebrachten Briefe werden gleichfalls mit Marken frankirt, die Briefe aber den Aufgebern mit dem Ersuchen zum Einlegen in den Briefkasten zurückgegeben.

Jeder mit unzureichenden Marken versehene Brief wird als nicht frankirt betrachtet, daher als solcher taxirt, jedoch der Werth der Marken in Abzug gebracht. Diese Bestimmung findet aber nur bei den im Innern circulirenden Briefen Anwendung; bei den nach den Colonien bestimmten und mit Handelsschiffen beförderten Briefen, sowie bei denen nach fremden Ländern, werden bei unvollständiger Frankirung die Marken als nicht verwendet angesehen; diese Briefe werden als Retourbriefe behandelt und ihren Absendern zurückgestellt, oder werden, falls sie nach Ländern gerichtet sind, nach welchen Frankirungsfreiheit besteht, als Portobriefe versendet, und die verwendeten Marken gehen dem Absender verloren.

Der Verlust eines frankirten Briefes giebt keinen Anspruch auf Entschädigung (Gesetz vom 5. Nivôse des Jahres V), und es ist den Postbeamten verboten, über die Abgabe oder Frankirung eines Briefes eine Bescheinigung zu ertheilen.

Alle Briefe, welche man mit nachgemachten oder bereits gebrauchten Frankomarken zu versenden versuchen sollte, werden von dem Postdirector in Beschlag genommen, taxirt und unter amtlichem Chargiren dem

Postdirector des Bestimmungsortes zugesendet, um vom Empfänger in Gegenwart des Directors geöffnet zu werden, welcher letzterer sich von dem Namen, Vornamen, der Adresse und dem Gewerbe des Absenders des mit Beschlag belegten Briefes Kenntniss zu verschaffen hat. Die dem Director gewordene Erklärung ist dem General-Postdirector zu übersenden, welcher nach erfolgter Prüfung des Thatbestandes entscheidet, ob die richterliche Behörde einzuschreiten hat; ist dies der Fall, so wird der Process gegen den Absender eingeleitet, der mit einer Geldstrafe von 50 bis 100 Frs. belegt werden kann (Gesetz vom 16. October 1849).

Journale, periodische Werke und in Frankreich veröffentlichtes Gedrucktes aller Art kann nur dann zu der durch das Gesetz ermässigten Taxe versendet werden, sobald diese Gegenstände frankirt werden (Gesetz vom 4. Thermidor des Jahres IV).

Das Porto für Gedrucktes, Journale, lithographirte oder autographirte Avise oder Circulare, die, ohne frankirt zu sein, versendet werden, hat der Absender nach der Briefftaxe zu bezahlen, wenn aus irgend einer Ursache die Bezahlung am Bestimmungsorte nicht erfolgt ist.

Im Falle der Zahlungsverweigerung hat der Postdirector zur Einziehung des fraglichen Portos Klage anzustellen und durch den Friedensrichter des Cantons gerichtliche Zwangsmaassregeln zu erwirken (Gesetz vom 20. Mai 1854).

Die Journale, broschirten Bücher und anderes Gedrucktes müssen unter Kreuzband versendet werden, und die Oberfläche darf davon nur bis zum dritten Theil bedeckt sein. Gedrucktes auf Kartenpapier wird unter der Bedingung wie Gedrucktes auf gewöhnlichem Papier zur Frankirung zugelassen, dass es die Geschmeidigkeit und Biugsamkeit des Papiers beibehält und die Ausdehnung, wenn es zusammengefaltet ist, 11 Centimeter Breite und 15 Centimeter Länge nicht überschreitet.

Diese Gegenstände dürfen weder Chiffren, noch irgend eine Art mit der Hand Geschriebenes enthalten, nur das Datum und die Unterschrift des Absenders darf geschrieben sein (Gesetz vom 15. März 1827). Das kleinste Zeichen, eine einzige Chiffre mit der Hand ist, wenn es nach der

Abgabe bei der Post entdeckt wird, hinreichend, das Gedruckte mit der Briefftaxe belegen zu können.

Eine einzige Ausnahme hinsichtlich der gedruckten Sachen findet bei den für den Handel bestimmten Preis-couranten statt. Hier darf der Preis eingeschrieben oder mit der Hand abgeändert werden, ohne dass sie der Portoermässigung verlustig werden; wird jedoch den Abänderungen oder Zeichen des Gedruckten ein Buchstabe als Correspondenz hinzugefügt, so wird die gewöhnliche Briefftaxe angewendet.

Die dem Stempel unterworfenen gedruckten Sachen können nur dann zur Post zugelassen werden, wenn sie gestempelt oder durch den Stempel visirt sind.

Die Taxe für brochirte Bücher, Brochuren, Cataloge, Prospective, Noten, gedruckte, gravirte, lithographirte oder autographirte Annoncen und Bekanntmachungen ist folgendermaassen festgesetzt.

Für einen gedruckten Bogen von 25 □ Décimètres sind 5 Centimes, für einen halben Bogen 2½ Centimes, für ¼ Bogen 1¼ Centime zu erheben (Gesetz vom 4. Thermidor des Jahres IV, Verordnung vom 5. März 1823).

Besteht derartige Gedrucktes aus weniger als ¼ Bogen, so ist doch die Taxe für ¼ Bogen zu berechnen.

Nach den Bestimmungen des Gesetzes vom 9. Vendémiaire des Jahres VI verfallen die Vorgesetzten der Posten, solidarisch mit den Herausgebern, der Strafe, welche auf Journale und Gedrucktes Anwendung finden, die dem Stempel unterliegen und sich dieser Formalität entzogen haben. Art. 4 des Decretes vom 17. Februar 1852 enthält die Bestimmung, dass kein Journal oder periodische Schrift ohne die Genehmigung der Regierung unternommen oder veröffentlicht werden darf. Die ohne vorgängige Genehmigung der Regierung erscheinenden neuen Journale müssen zurückgehalten und dem kaiserlichen Procurator angezeigt werden.

Die gedruckten, gravirten, lithographirten oder autographirten Geburts-, Heiraths- oder Todesanzeigen unterliegen für jede Anzeige in Briefform ausserhalb des Postbezirks, in welchem die Aufgabe erfolgt, der Taxe von 1 Décime, und von 5 Centimes, sobald sie für den Bezirk der Aufgabs-Postanstalt bestimmt sind.

Diese Anzeigen müssen frankirt werden und die Grösse der Druckbogen darf 41 □ Décimètres nicht überschreiten; ist es dennoch der Fall, so ist doppeltes Porto zu erheben. Sie dürfen ferner nicht mit der Hand Geschriebenes enthalten, und müssen so zusammengefaltet werden, dass eine Prüfung leicht erfolgen kann.

Werden zwei solcher Anzeigen bei der Versendung vereinigt oder zwei auf ein und dasselbe Blatt gedruckt, so ist das Porto für jede Anzeige besonders zu berechnen. Bei der Versendung nach dem Auslande geniessen diese Anzeigen keine Moderation.

Visitenkarten können unter Kreuzband mit $4\frac{1}{4}$ Centimes frankirt werden, sind sie dagegen unter Couvert, so wird erhoben: 1) 5 Centimes, sobald sie innerhalb des Bezirks der Aufgabs-Postanstalt verbleiben; 2) 40 Centimes, wenn sie nach den übrigen Postbureaux Frankreichs, Algerien inbegriffen, versendet werden.

Die Couverts der so frankirten Visitenkarten dürfen nicht verschlossen sein; sie können zwei Karten enthalten, ohne dass das Porto erhöht wird; wird aber diese Zahl überschritten, so ist für jede Karte ein Portosatz mehr zu bezahlen, doch nie mehr als das Briefporto für einen Brief von gleicher Schwere betragen würde.

In Folge des Pressgesetzes vom 17. Februar 1852 traten hinsichtlich des Stempels, der Taxe und der Versendung von Journalen und andern periodischen Drucksachen veränderte Bestimmungen ein, wovon die hauptsächlichsten folgende sind.

Nach dem angezogenen Gesetze unterliegen die Journale oder periodischen Schriften und periodischen Kupferstichsammlungen oder politischen Lithographien von weniger als zehn Bogen von 25—32 □ Décimètres oder von weniger als fünf Bogen von 50—72 □ Décimètres Grösse der Stempelabgabe.

Diese Abgabe beträgt 6 Centimes für den Bogen von 72 □ Décimètres und darunter in den Departements der Seine und Seine-et-Oise und 3 Centimes für Journale, Kupferstiche oder politische Schriften, die anderwärts erscheinen. Für jeden Bruchtheil von 40 □ Décimètres und darunter ist $4\frac{1}{2}$ Centime in den beiden genannten Departements und 4 Centime in den übrigen Departements zu erheben.

Die Beilagen des officiellen Journals sind, wie gross auch ihre Anzahl sei, vom Stempel befreit.

Die nicht periodischen Schriften, deren Inhalt politische Sachen oder sociale Oekonomie ist, und in einer oder mehreren Lieferungen von mindestens zehn Druckbogen von 25 — 32 □ Décimètres Grösse erscheinen, unterliegen einer Stempelabgabe von 5 Centimes pr. Bogen und für jeden Bruchtheil bis zu 40 □ Décimètres ist $4\frac{1}{2}$ Centime mehr zu erheben.

Durch dieses Gesetz wird auch das Porto für derartige Sendungen wieder hergestellt; die Stempelabgabe schliesst also die Postgebühr nicht mehr in sich ein, und die Frankirungstaxe für Journale und anderes Gedrucktes muss von dem Absender, ohne Unterschied zwischen Herausgebern und Privatleuten, bezahlt werden. Um jedoch die Versendungen den Herausgebern zu erleichtern und ihnen die Benutzung der Erlaubniss, ihre Sachen auf den Bahnhöfen bis zum letzten Zeitpunkte aufgeben zu können, möglich zu machen, können diese Herausgeber den Betrag des Portos, wie den der Stempelgebühr, im Voraus bezahlen, und in diesem Falle werden die Journale mit dem Registrirungsstempel roth bedruckt, wodurch die im Postdienste übliche Bezeichnung des Frankirens ersetzt wird.

Das Porto für Journale, Zeitungen und periodische Werke, die ausserhalb des Departements, wo sie erscheinen, versendet werden, bezahlen für irgendwelche Entfernung in Frankreich 4 Centimes für den Bogen.

Dieses Porto wird auf die Hälfte, auf 2 Centimes, ermässigt, wenn diese gedruckten Sendungen innerhalb des Departements, in dem sie erscheinen, verbleiben.

Die Beilagen zu den Journalen bezahlen die Taxe nach dem Bogen, wie das Journal selbst, zu dem sie gehören. Nur die Beilagen zu dem officiellen Journale sind in jeder Anzahl vom Porto befreit.

Die Taxe für Journale und periodische Werke, die zwar in Frankreich erscheinen, aber nach fremden Ländern bestimmt sind, wird nach den bestehenden, mit den fremden Postverwaltungen vereinbarten Sätzen erhoben.

Was die Journale und anderes periodisches oder nicht periodisches Gedrucktes politischen oder social-ökonomischen Inhalts anlangt, welches im Auslande erscheint

und in Frankreich durch die Post eingeführt wird, so unterliegt dasselbe nicht nur der bestehenden Taxe, sondern auch der Stempelgebühr nach den Bestimmungen des Decrets vom 17. Februar 1852, ebenso wie die französischen Journale, sofern nicht besondere Verträge entgegenstehen.¹⁾

Ein Decret vom 4. März 1852 gestattet, die Stempelgebühr, der die genannten Journale und Schriften unterliegen, durch Zurechnung zu der Postgebühr zu erheben. Zu diesem Zwecke werden diese Journale und Schriften mit rother Farbe taxirt und gestempelt, und zwar bei dem Umspedirungs-Postbureau, bei welchem sie in Frankreich eintreten. Beide Taxen werden zusammengerechnet, so dass ein nach Frankreich bestimmtes englisches Journal von 72 □ Décimètres, welches durch die britische Postanstalt bis zur Grenze frankirt ist, beim Eintritt in Frankreich mit der Taxe von 7 Centimes belegt wird, die sich aus der Postgebühr (4 Centimes) und der Stempelgebühr (3 Centimes) zusammensetzt.

Die von dem französischen Publikum für anderes Gedrucktes nicht politischen Inhalts, das aus einem fremden Lande stammt, zu zahlende interne Taxe ist dieselbe, wie die Taxe für gleichartiges Gedrucktes nach dem betreffenden Lande, nur mit dem Unterschiede, dass den Theilen eines Bogens keine Moderation zusteht; z. B. eine Börsenanzeige von 8 □ Décimètres von London nach Paris adressirt, hat, wie ein ganzer Druckbogen, 5 Centimes zu bezahlen.

Die Transportgebühr für Sammlungen, Annalen, periodische Bulletins, die einzig und allein den Künsten, der Industrie und den Wissenschaften geweiht sind, ist auf 4 Centimes für jeden Bogen des periodischen Werkes oder Journals, und auf 2 Centimes für jeden halben Bogen bei jeder Entfernung innerhalb Frankreichs festgesetzt.

Das Gesetz vom 20. Mai 1854 schreibt Art. 3 vor, dass die recommandirten und chargirten Briefe nur eine Kategorie von Briefen zu bilden haben und

1) Von der Stempelgebühr befreit sind in Folge von Verträgen die Journale Sardiniens, Toscanas, des Grossherzogthums Luxemburg und Spaniens.

chargirte Briefe zu benennen sind. Für jeden chargirten Brief wird ausser dem gesetzlichen Briefporto noch eine Gebühr von 20 Centimes erhoben und die Vorausbezahlung beider Beträge muss stets erfolgen.

Die Frankirung der chargirten Briefe kann entweder durch Frankomarken oder durch baares Geld bewirkt werden; es dürfen jedoch diese Briefe nicht in den Briefkasten eingelegt, sondern sie müssen stets im Postbureau abgegeben werden, wo sie in ein besonderes Register einzuschreiben und den angeordneten Formalitäten zu unterwerfen sind.

Die zu chargirenden Briefe und Packete müssen unter Kreuzcouvert gelegt und mit wenigstens zwei Abdrücken des Petschaftes in Siegellack verschlossen sein. Diese Abdrücke müssen derartig angebracht werden, dass sie über die zusammenlaufenden Klappen des Kreuzcouverts hinausgehen, so dass die eine wie die andere Klappe durch denselben Abdruck bedeckt werden.

Dem Aufgeber wird für den Fall einer etwaigen Reclamation ein Aufgabsschein (*bulletin d'enregistrement*) ertheilt, und im Verlustfalle selbst ist eine Entschädigung von 50 Francs zu gewähren. Diese Entschädigung erhält, da dieselbe nicht als Schadenersatz, sondern als Anerkennung der der Postverwaltung auferlegten Dienstleistungen zu betrachten ist, die Person vorzugsweise, an welche der Brief adressirt war; in Ermangelung einer Reclamation von Seiten des Adressaten innerhalb eines Monats kann die Entschädigung der Person ausgezahlt werden, welche die Aufgabe gehörig nachweist.

Die chargirten Briefe werden in die Wohnungen der Empfänger gegen Quittung bestellt.

Das Gesetz vom 5. Nivôse des Jahres V verbietet das Einlegen von Papiergeld, Gold- und Silbersachen, Bijouterien oder andern Werthgegenständen in gewöhnliche oder chargirte Briefe. Diejenigen Personen, welche diesem Gesetze entgegen dennoch werthvolle Gegenstände, Geldmünzen, Papiere *au porteur* oder Bankbillets in die Briefe einlegen, thun dies auf ihre eigene Gefahr und können nicht erwarten, dass das Briefporto als Assecuranzprämie gegen die Eventualitäten einer unregelmässigen Versendung angesehen wird.

Demungeachtet ist es von Vortheil, Briefe von grösserem Interesse zu chargiren, da diese Art Briefe besonderen Maassregeln unterliegen, die den genauesten Nachweis über die Versendung gestatten.

Zur Versendung von werthvollen Gegenständen besteht eine andere Einrichtung. Es können nämlich Sachen dieser Art (*valeurs cotées*) von geringerer Grösse unter Chargement auf die Werthsangabe befördert werden.

Die Werthsangabe darf nicht unter 30 Francs und nicht über 4000 Francs betragen. In streitigen Fällen des Werthes zwischen dem Aufgeber und dem Vorstand der Postanstalt gilt die Abschätzung des Letzteren.

Werthvolle Gegenstände werden nur unverpackt angenommen, damit die Bureauvorstände sich von dem Dasein der aufgegebenen Sachen überzeugen können; sie sind in Gegenwart der Vorstände in eine Schachtel oder in ein umschnürtes und mit dem Petschaft des Absenders versiegeltes Etui zu verschliessen, dem noch der Abdruck des Bureausiegels beizufügen ist.

Die Schachtel oder das Etui darf nicht länger als 40 Centimètres, nicht breiter als 8 Centimètres und nicht dicker als 5 Centimètres sein, auch nicht mehr als 300 Grammes wiegen.

Das Porto von solchen chargirten werthvollen Gegenständen beträgt 2% vom angegebenen Werthe und muss vorausbezahlt werden. Für jede derartige Sendung hat das Postbureau einen Empfangsschein (*reconnaissance*) auszustellen. Der Preis des Stempels für den Empfangsschein ist von dem Aufgeber zu entrichten.

Gemünztes Gold und Silber, sowie in Frankreich Cours habende Münzen können nicht als *valeurs cotées* versendet werden.

Den Bureauvorständen ist untersagt, für die Armee oder nach dem Auslande declarirte Werthgegenstände anzunehmen.

Im Verlustfalle ersetzt die Postverwaltung den angegebenen Werth, nimmt jedoch den für das Abhandeln verantwortlichen Beamten in Anspruch.

Eine andere Art Werthgegenstände und zwar baares Geld übermitteln zu können, ist das Institut der Baar-

zahlungen (*articles d'argent*). Mit dieser Benennung wird das Einzahlen einer Summe in die Postcasse bezeichnet, welche bei irgend einem andern Postbureau des Kaiserreichs oder den Armeen wieder ausgezahlt werden soll.

Die Postanstalten können Baarzahlungen an Personen, welche in den Colonien oder in fremden Ländern wohnen, nicht annehmen; hiervon sind jedoch das Militair und die Seemannschaften aller Grade im activen Dienste ausgenommen. Ebensowenig dürfen Baarzahlungen für deportirte Individuen, die sich in Strafetablissemments ausserhalb Frankreich befinden ausgestellt werden.

Die Beförderungsgebühr für diese Gegenstände ist 2% der eingezahlten Summe. Bei dieser Gebühr ist eine Ermässigung nicht zulässig.

Zahlungsanweisungen auf Summen unter 50 Centimes können nicht ausgestellt werden.

Für die eingezahlte Summe erhält der Aufgeber eine Bescheinigung (*mandat*). Das Eigenthumsrecht dieses Mandats kann weder an Andere verkauft noch Andern übertragen werden.

Die Mandate zu Baarzahlungen auf mehr als zehn Francs müssen gestempelt werden. Der Preis des Stempels ist 35 Centimes.

Die Anweisungen bis zu 200 Francs sind nach Sicht zahlbar bei allen Postbureaux des Kaiserreichs oder bei den auf jedem Mandate bezeichneten Armeen, ebenso bei den Cassen des Marineschatzmeisters in den Colonien.

Zu Anweisungen über 200 Francs ist eine vorherige Benachrichtigung der Postverwaltung nothwendig, oder in Ermangelung derselben, eine specielle Autorisation.

Vom Tage der Einzahlung an sind die Mandate zahlbar:

innerhalb eines Jahres, die auf Namen des Militairs und der Seemannschaften aller Grade ausgestellten Mandate, sobald sie ausserhalb der europäischen Besitzungen, in Algier und den Strafcolonien verwendet sind;

innerhalb sechs Monaten, sobald sich vorgenannte Empfänger in Europa befinden und

innerhalb zwei Monaten, die Mandate für Privatpersonen.

Die Baarzahlungen, deren Mandate vernichtet, verloren wurden oder auf sonst eine Weise abhanden kamen, werden auf Autorisation der Verwaltung bezahlt. Die Autorisationen zu Auszahlungen werden von der Verwaltung den Postdirectoren übersendet, die sie ohne Verzögerung den rechtmässigen Eigenthümer zuzustellen haben. Diese Autorisationen sind nach Sicht zahlbar und zwar bei allen Postbureaux; sie unterliegen denselben Formalitäten wie die Mandate zu Baarzahlungen.

Eingezahlte Summen, deren Wiederauszahlung nach Verlauf von acht Jahren nicht erfolgt ist, werden Eigenthum des Staates.

Zusätze und Berichtigungen zu der Zusammenstellung der Bestimmungen über den Briefpost-Verkehr des deutsch-österreichischen Postvereins mit dem Auslande.

(Bd. II. S. 196—238 u. 241—272.)

Zu S. 204. In dem Orte Gross-Grönau im Herzogthume Lauenburg ist mit dem 1. Jan. d. J. eine k. dänische Postanstalt in Wirksamkeit getreten. Für die Correspondenz nach und von Gross-Grönau beträgt die dänische Brieftaxe 4 Sgr.

Zu S. 245. Die Correspondenz nach Malta kann gegenwärtig auf dem Wege durch Oesterreich nicht blos über Mailand und Genua, sondern auch über Triest und Corfu befördert werden. Dieselbe muss bei der Aufgabe frankirt werden, und zwar die über Triest und Corfu gehende bis Corfu, die über Mailand und Genua zu in-
stradirende wie seither bis zum Einschiffungspunkte in Sardinien. Recommandirte Briefe können weder in der einen noch in der andern Richtung abgesendet werden.

Zu S. 248. Drucksachen unter Kreuzband aus Baden nach dem Königreiche der Niederlande zahlen, wenn sie nichts Geschriebenes enthalten und bei der Aufgabe frankirt werden, ohne Unterschied des Bestimmungsortes nur 2 Kr. im Ganzen, nämlich 1 Kr. deutsches und 1 Kr. Weiterfranko.

Zu S. 236. Die k. k. österr. Feldpost-Expedition zu Waslui in der Moldau ist aufgelöst, dagegen zu Foltitscheni

im gleichnamigen Kreise der oberen Moldau eine k. k. Feldpost-Expedition aufgestellt worden, welche auch Correspondenzen der Civilpersonen vermittelt. Fremdes Porto für einfache Briefe nur 3 Kr.

Zu S. 237. Die k. k. österr. Postexpeditionen zu Antivari, Durazzo, Valona und Prevesa in Albanien, Volo in Thessalien, Burgas am schwarzen Meere, Metelino (Mytilene) und Tenedos im Archipel, Alessandretta, Latakia, Caifa und Jaffa in Karamanien, Syrien und Palästina befassen sich nunmehr mit der Besorgung frankirter, unfrankirter und recommandirter Briefpostsendungen. Die Beschränkung, nach welcher Correspondenzen für die angeführten Orte frankirt sein mussten, und jene aus diesen Orten nicht frankirt werden durften, recommandirte aber gar nicht aufgenommen wurden, tritt hiernach ausser Kraft. Bei den Correspondenzen nach und aus Ineboli, Sinope und Mersina bleibt die oben angedeutete Beschränkung noch ferner aufrecht.

Zu S. 247. Das britische Seepporto für die über England transitirende Correspondenz nach und aus der britischen Colonie Victoria in Australien ist ohne Rücksicht darauf, ob die Beförderung mit britischen Packetschiffen oder durch Privatschiffe erfolgt, auf den Betrag von 6 Pence = 5 Sgr. ermässigt worden.

Zu S. 250. Für alle in britischen Briefpacketen über den Isthmus von Panama zu befördernden Zeitungen ist jetzt ein besonderes Transitporto von 2 Pence pro Stück zu zahlen. In Folge dessen erhöht sich das für die über England einzeln transitirenden Zeitungen nach und von Peru, Chili, Bolivien und Ecuador an England zu vergütende Porto, mit Einschluss des britischen und belgischen Transit-Portos, von 4 Sgr. auf $2\frac{1}{2}$ Sgr. für jedes Exemplar. Diese Erhöhung erstreckt sich auch auf die an England einzeln auszuliefernden Zeitungen nach und aus Californien und Oregon, so fern letztere nicht auf Verlangen des Absenders im Transit durch die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika, sondern über Panama befördert werden.

Zu S. 254 u. 253. Die nordamerikanische Postverwaltung nimmt für die in den geschlossenen preussischen Postpacketen und für die auf dem Wege über Bremen zu befördernden recommandirten Briefe nach den Vereinigten

Staaten von Nord-Amerika die Vergütung der amerikanischen Registrirungs-Gebühr nicht mehr in Anspruch, in Folge dessen wird für dergleichen Briefe aus den Vereinigten Staaten die vereinsländische Recommandations-Gebühr ebenfalls nicht mehr erhoben. Demnach unterliegen die Briefe der gedachten Art nach den Vereinigten Staaten dem gewöhnlichen Briefporto und der vereinsländischen Recommandations-Gebühr von 2 Sgr. pro Brief, und die registrierten Briefe aus den Vereinigten Staaten dem gewöhnlichen Briefporto und der amerikanischen Registrirungs-Gebühr von 5 Cents (2 Sgr.) für jeden Brief. Das Porto und die Recommandations- resp. Registrirungs-Gebühr sind in allen Fällen vom Absender zu entrichten.

Nachrichten.

Die Post-Dampfschiffahrten nach den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika werden im Jahre 1856 folgendermassen stattfinden.

A. Von England aus:

1. Jeden Sonnabend von Liverpool abwechselnd nach Boston und nach Newyork durch britische Contract-Packetboote: nach Boston zum ersten Male Sonnabend den 5. Jan. u. s. w. jeden zweiten Sonnabend; nach Newyork zum ersten Male Sonnabend den 12. Jan. u. s. w. jeden zweiten Sonnabend. Die Packetboote nach Boston laufen auf ihrer Fahrt Halifax auf Neu-Schottland an.

2. Einen Mittwoch um den andern von Liverpool nach Newyork durch amerikanische Dampfschiffe: zum ersten Male Mittwoch den 9. Jan. u. s. w. jeden zweiten Mittwoch.

3. Einen Mittwoch um den andern von Southampton nach Newyork durch amerikanische Dampfschiffe; zum ersten Male Mittwoch den 2. Jan. u. s. w. jeden zweiten Mittwoch.

Die über England zu befördernden Correspondenzen aus Preussen und Deutschland etc. nach den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika müssen, um zur Aufnahme in die betreffenden Brief-Felleisen rechtzeitig nach London zu gelangen, von Berlin spätestens resp. Mittwoch und

Sonntag 6 $\frac{1}{2}$ Uhr Abends, und von Cöln spätestens Donnerstag und Montag 9 $\frac{1}{4}$ Uhr früh abgesandt werden. Da indess auf der Beförderungsstrecke bis England, namentlich während der ungünstigen Jahreszeit, in dem regelmässigen Gange der betreffenden Eisenbahnzüge und des Packetbootes von Ostende nach Dover leicht Störungen eintreten können, durch welche die ununterbrochene Beförderung der Correspondenz aufgehalten wird, so empfiehlt es sich, dieselbe immer 4—2 Tage früher abzusenden.

B. Von Bremen aus:

zwischen Bremen und Newyork durch die Dampfschiffe „Washington“ und „Hermann“.

Der Abgang dieser Schiffe von Bremen wird wie folgt stattfinden: Sonnabend am 23. Febr. Hermann, am 22. März Washington, am 19. April Hermann, am 17. Mai Washington, am 14. Juni Hermann, am 12. Juli Washington, am 9. Aug. Hermann, am 6. Septbr. Washington, am 4. Octbr. Hermann, am 1. Novbr. Washington, am 29. Novbr. Hermann, und am 27. Decbr. Washington. Die Abfahrt von Southampton erfolgt den darauf folgenden Mittwoch; die Rückfahrt von Newyork an demselben Tage wie von Bremen, mit Ausnahme im December. Die zur Beförderung mit diesen Schiffen bestimmte Correspondenz nach Amerika muss dergestalt abgesandt werden, dass solche am Tage vor Abfahrt der Schiffe in Bremen eintrifft.

Ferner wird das Dampfschiff: „Ericson“ vom nächsten Frühjahr an regelmässig zwischen Bremen und Newyork fahren und sein Fahrplan so eingerichtet werden, dass er mit dem des „Hermann“ und des „Washington“ nicht collidirt.

Oesterreich. Finanzielle Ergebnisse aus dem Betriebe der österreichischen Staats-Postanstalt im Jahre 1854. (Vergl. Bd. I. S. 68 u. Bd. II. S. 66). — Auf Grundlage des Haupt-Rechnungsabschlusses des österreichischen Postgefälles für das Jahr 1854 geben wir nachstehend die bezüglichlichen wesentlichen Belange im Vergleich mit den entsprechenden Zahlen des Vorjahrs. Es betrugen:

	1854	1853	Mehr in 1854
die Einnahmen	9,997,277 Fl.	9,208,062 Fl.	789,215 Fl.
die Ausgaben	8,436,337 „	8,125,926 „	310,411 „
der Ueberschuss	1,560,940 Fl.	1,082,136 Fl.	478,804 Fl.

An der Gesamt-Einnahme und Ausgabe im Jahre 1854 betheiligten sich die einzelnen Kronländer in folgender Weise:

	Einnahme	Ausgabe
Oesterreich unter der Ems	2,121,555 Fl.	1,824,785 Fl.
Oesterreich ob der Ems	251,215 „	228,259 „
Salzburg	122,464 „	137,464 „
Steiermark	395,541 „	290,728 „
Kärnten	124,261 „	111,282 „
Krain	219,981 „	320,007 „
Böhmen	1,386,730 „	994,872 „
Mähren	459,345 „	275,950 „
Schlesien	91,531 „	76,992 „
Galizien mit Krakau	863,860 „	906,399 „
Bukowina	94,377 „	55,251 „
Tirol u. Vorarlberg	353,033 „	371,575 „
Triest, Görz, Gradiska u. Istrien	580,062 „	284,497 „
Dalmatien	45,459 „	43,647 „
Lombardie	727,210 „	483,329 „
Venedig	601,011 „	463,483 „
Ungarn	987,944 „	875,386 „
Kroatien u. Slavonien	189,492 „	258,179 „
Wojwodina u. Temeser Banat	208,423 „	241,233 „
Siebenbürgen	174,082 „	193,017 „

Von den einzelnen Ertragsposten des Jahres 1854 haben mehre gegen 1853 eine hervortretende Steigerung erfahren, namentlich: Brief- und Fahrpostporto (4,745,048 u. bezüglich 2,427,574 Fl. gegen 4,444,649 u. 2,042,800 Fl.), Zeitungsgelder (442,187 gegen 372,921 Fl.), Staffettengebühren (128,406 gegen 86,121 Fl.), Fahrpostpassagiers-Gebühren (1,654,984 gegen 1,618,283 Fl.), Fach- und Bestellungsgebühren (93,903 gegen 86,248 Fl.). Im Allgemeinen begründet sich dieser höhere Ertrag durch die stetig fortschreitende Verkehrszunahme von Personen, Briefschaften, Zeitungen und Gütern. In Betreff der grösseren Fahrpostporto-Einnahme kommt ausserdem der Umstand in Rechnung, dass in Folge beständiger Vertheuerung des Frachtlohnes für Privatfuhrwerke die Benutzung der in ihren Tarifsätzen sich gleich bleibenden und auch mehr Sicherheit gewährenden ärarischen Fahrpostanstalt immer mehr an Ausdehnung gewinnt. Die Fahrpostpassagiers-

Gebühren haben wol in einigen Kronländern eine Abnahme erfahren, so namentlich in Nieder-Oesterreich, Steiermark und Krain wegen der seit Eröffnung der Semmeringbahn eingetretenen unmittelbaren Benutzung der südlichen Schienenstrasse; dagegen ist diese Einnahmsrubrik in den übrigen Theilen der Monarchie so namhaft gestiegen, dass dabei im Ganzen noch immer eine Zunahme gegen 1853 um fast 37,000 Fl. sich ergab. — Die gegen 1853 höhere Ausgabssumme findet ihren natürlichen und hauptsächlich Grund in dem mit dem erweiterten und vermehrten Betriebe nothwendig verbundenen Regie-Aufwande für diese wichtige Verkehrsanstalt.

Eine besonders interessante Erscheinung in der Jahresbilanz des Postgefälles ist auch diesmal der Aufschwung des Geldanweisungs-Geschäftes gegen das Vorjahr. Die grosse Ausdehnung der österreichischen Fahrpostanstalt bringt es mit sich, dass das Publikum, wenn es seine Geldsendungen mittelst Postanweisung statt in Baarem effectuirt, an Bequemlichkeit und Billigkeit nur wenig gewinnt. Dadurch hinwieder erklärt sich die Wahrnehmung, dass gerade in jenen Kronländern, wo minder günstige Strassenverhältnisse einer vielfältigeren Verzweigung von Fahrpostcoursen entgegentreten, also die Gelegenheit zur Geldverschickung seltener ist, die Anweisungscassen reichlicher in Anspruch genommen werden. — Im Jahre 1854 haben 14,584 Parteien 4,836,295 Fl. an Postanweisungsgeldern baar erlegt (gegen 15,759 Parteien u. 2,188,805 Fl. in 1853); dagegen wurden von 14,622 (gegen 15,807) Parteien 4,813,152 (gegen 2,169,323) Fl. behoben. An den letztjährigen Ergebnissen betheiligten sich am namhaftesten folgende Kronländer:

Einzahlungen von			
Ungarn	9338 Parteien	3,256,833	Gulden
Siebenbürgen	1913	453,364	„
Wojwodina	1699	454,462	„
Kroatien	474	84,327	„
Galizien mit Krakau	447	428,577	„
Nieder-Oesterreich	230	78,069	„
Lombardie	195	12,267	„
Triest	120	43,483	„

Auszahlungen von		
Nieder-Oesterreich	7400 Parteien	2,603,579 Gulden
Ungarn	5441 „	4,664,475 „
Siebenbürgen	556 „	203,577 „
Wojwodina	396 „	93,059 „
Galizien mit Krakau	236 „	92,999 „
Triest	492 „	43,545 „
Lombardie	454 „	43,379 „
Kroatien	428 „	20,604 „
Steiermark	403 „	46,207 „

Das Inventarialvermögen der Staatspostanstalt an Realitäten, Fahr-Fundus *instructus* und Requisiten belief sich zu Ende 1854 auf beiläufig 2,295,700 Fl., sonach fast auf die gleiche Summe, wie mit Schluss des Vorjahres. (Austria).

Brief- und Zeitungsverkehr beim Wiener Postamte von der Zeit der Einführung der Brief- und Zeitungsmarken (4. Novbr. 1850) bis zum Schlusse des letzten Verwaltungsjahres (31. Octbr. 1855).

Brief-Aufgabe.

Verwaltungsjahr. 1)	Stadtbriefe.	Weitergehende Briefe.	Summa.
1851	779,990 Stück	4,279,784 Stück	5,059,774 Stück
1852	984,829 „	4,830,024 „	5,814,850 „
1853	1,024,898 „	5,027,220 „	6,052,118 „
1854	1,555,350 „	6,035,666 „	7,591,016 „
1855	1,579,497 „	6,855,211 „	8,434,708 „

Einnahme für

	1851	1855.
Briefmarken	435,954 Fl.	596,626 Fl.
Frankogebühren	17,735 „	29,222 „
Brief-Abgabspporto	148,788 „	154,014 „
Zeitungsmarken	58,834 „	439,089 „
Summa:	661,308 Fl.	918,951 Fl.

Der nachstehende Artikel der Triester Zeitung aus Alexandrien giebt uns Gelegenheit, Etwas über die Post-Einrichtung in Alexandrien zu erfahren: „In der „Tr. Z.“ Nr. 484 erhob ein Correspondent Beschwerde darüber, dass erst 5 bis 7 Stunden nach Ankunft der österreichischen Postdampfer Correspondenzen und Zeitungen

1) Das sogenannte Verwaltungsjahr umfasst den Zeitraum vom 1. Novbr. des einen bis zum 31. Octbr. des nächsten Jahres.

von der k. k. Postexpedition ausgegeben werden. Diese Angabe wird dahin berichtigt, dass von der k. k. Postexpedition in Alexandrien Jedermann seine Zeitungen gleich, die Briefe aber nie länger als $2\frac{1}{2}$ Stunden nach Einlangen der Postkisten in dem General-Consulatsgebäude beziehen kann. Wenn in letzterer Zeit die Postkisten nicht gleich nach Ankunft der Lloydampfer an's Land gebracht werden konnten und es immer mehre Stunden brauchte, bis die Dampfschiffe Pratica erhielten, so liegt die Schuld an der hiesigen Sanitäts-Intendanz, welche den Einfall hatte, die österreichischen Dampfer der in Triest herrschenden Cholera wegen in Quarantäne setzen zu wollen, während diese Krankheit auch hier herrschte; welchem Unfuge durch das energische Einschreiten des k. k. österreichischen Generalconsuls augenblicklich ein Ziel gesetzt wurde.“

Eine Herabsetzung des Postportos für die mit Schiffen des Triester Lloyd beförderten Briefe (im Jahre 1854 wurden 904,034, dagegen 1853 nur 748,936 Briefe befördert) soll im Antrage sein.

Preussen. Der preussische Postbetrieb im Jahre 1854. (Vergl. Bd. I. S. 448 ff., 234 ff. u. 303 f. Es sind befördert worden:

1. Briefpost-Gegenstände: 90,247,573 Stück (portofreie 49,195,930 St., portopflichtige: a. im Inlande 50,083,657 St., b. vom Auslande 8,835,073 St., c. nach dem Auslande 8,402,056 St., d. im Transit durch Preussen 3,730,857 St.), dagegen im Jahre 1853 (incl. Ortsbriefe) 84,374,732 St., mithin mehr im Jahre 1854: 8,875,844 St.

2. Packete ohne declarirten Werth: 9,067,058 Stück (portofreie 4,280,227 St., portopflichtige: a. im Inlande 6,412,244 St., b. vom Auslande 637,430 St., c. nach dem Auslande 679,344 St., d. im Transit durch Preussen 58,449 St.), dagegen im Jahre 1853: 8,600,254 St., mithin mehr im Jahre 1854: 466,804 St.

3. Briefe und Packete mit declarirtem Werthe (Geld- und Werthsendungen): 6,379,744 Stück (portofreie 843,444 St., portopflichtige: a. im Inlande 4,505,072 St., b. vom Auslande 545,268 St., c. nach dem Auslande 505,445 St., d. im Transit durch Preussen 44,445 St.), dagegen im Jahre 1853: 5,648,864 St., mithin im Jahre 1854 mehr: 730,847 St.

4. Brief- und Packet-Sendungen mit Postvorschuss: 647,842 Stück (im Inlande 579,444 St., vom Auslande 19,760 St., nach dem Auslande 48,974 St.), dagegen im Jahre 1853: 604,848 St., mithin im Jahre 1854 mehr 45,994 St.

5. Briefe, auf welche baare Einzahlungen geleistet worden sind: 238,875 Stück (im Inlande 234,572 St., vom Auslande 4,430 St., nach dem Auslande 2,769 St., im Transit durch Preussen 404 St.), dagegen im Jahre 1853: 121,628 St., mithin im Jahre 1854 mehr 117,247 St.

Das Gewicht der Packete ohne declarirten Werth hat betragen: 70,504,389 Pfd. (der portofreien: 6,992,669 Pfd., der portopflichtigen: a. im Inlande 54,034,450 Pfd., b. vom Auslande 4,272,347 Pfd., c. nach dem Auslande 4,807,365 Pfd., d. im Transit durch Preussen 394,858 Pfd.), dagegen im Jahre 1853: 66,874,675 Pfd., mithin im Jahre 1854 mehr: 3,629,714 Pfd.

Das Gewicht der Geld- und Werthsendungen hat betragen: 42,078,260 Pfd. (der portofreien: 5,784,664 Pfd., der portopflichtigen: a. im Inlande 3,042,620 Pfd., b. vom Auslande 1,649,947 Pfd., c. nach dem Auslande 1,340,524 Pfd., d. im Transit durch Preussen 320,544 Pfd.), dagegen im Jahre 1853: 7,242,234 Pfd., mithin im Jahre 1854 mehr: 4,866,029 Pfd.

Der declarirte Werth der Geld- und Werthsendungen hat betragen: 4063,756,454 Thlr. (der portofreien 444,299,524 Thlr., der portopflichtigen: a. im Inlande 445,776,245 Thlr., b. vom Auslande 94,492,465 Thlr., c. nach dem Auslande 76,383,047 Thlr., d. im Transit durch Preussen 9,405,200 Thlr.), dagegen im Jahre 1853: 840,386,577 Thlr., mithin im Jahre 1854 mehr: 253,369,874 Thlr.

Die Summe der geleisteten Postvorschüsse (früher nicht vermittelt) betrug vom 1. Juli 1854 ab: 643,426 Thlr. (im inländischen Postverkehr 482,844 Thlr., im Verkehr vom Auslande 53,794 Thlr., im Verkehr nach dem Auslande 76,494 Thlr.)

Die Summe der geleisteten Baarzahlungen (ebenfalls früher nicht ermittelt) betrug vom 1. Juli 1854 ab: 642,304 Thlr. (im inländischen Verkehr 600,604 Thlr., im Verkehr vom Auslande 4,034 Thlr., im Verkehr nach dem Auslande 6844 Thlr., im Transit-Verkehr 825 Thlr.).

An Freimarken und Freicouverts sind verbraucht: im Jahre 1854: 4,925,440 Stück Freimarken und 3,175,553 Stück Freicouverts; im Jahre 1853: 3,779,743 Stück Freimarken und 2,793,324 Stück Freicouverts, mithin im Jahre 1854 mehr: 1,145,367 Stück Freimarken und 382,229 Stück Freicouverts.

Die Einnahme betrug von den Freimarken im Jahre 1854: 234,887 Thlr. 27 Sgr., im Jahre 1853: 184,968 Thlr. 18 Sgr. 6 Pf., mithin im Jahre 1854 mehr: 52,919 Thlr. 8 Sgr. 6 Pf.; von den Freicouverts im Jahre 1854: 177,496 Thlr. 2 Sgr., im Jahre 1853: 156,408 Thlr. 19 Sgr., mithin im Jahre 1854 mehr: 20,787 Thlr. 13 Sgr.

Mit den Posten sind abgereist im Jahre 1854: 2,792,680 Personen, im Jahre 1853: 2,544,908 Personen, mithin im Jahre 1854 mehr: 247,772 Personen.

Der Umfang der Retourbrief-Sendungen betrug: a. der an die Retourbrief-Oeffnungs-Commission eingesandten Briefe im Jahre 1854: 189,077 Stück, im Jahre 1853: 255,564 Stück, mithin im Jahre 1854 weniger: 66,487 Stück; b. der von der Retourbrief-Oeffnungs-Commission vernichteten Briefe: 41,942 Stück, im Jahre 1853: 37,039 Stück, mithin im Jahre 1854 mehr: 4903 Stück.

Zu Ende des Jahres 1854 betrug die Gesamtzahl der Postanstalten 1801, der Posthaltereien 1015, der Posthalter 948, der Postillone 4046, der Postpferde 12,363, der königl. Postwagen 1786, der Posthaltereiwagen 4406, der königl. Postgebäude 98.

Mit den gewöhnlichen Posten, deren Gesamtzahl zu Ende des Jahres 1854 2351 betrug, sind im Laufe des Jahres 1854 überhaupt 3,985,868 Meilen zurückgelegt worden.

Eisenbahnzüge mit regelmässiger Postbeförderung bestanden Ende 1854: 200. Davon wurden 95 von Speditions-Bureaux begleitet. Die Zahl der von den Eisenbahnzügen mit regelmässiger Postbeförderung im Jahre 1854 zurückgelegten Meilen belief sich auf überhaupt 4,037,392. Davon legten die von Speditions-Bureaux begleiteten Züge 801,620 Meilen zurück.

Die gesammte Porto-Einnahme hat im Jahre 1854 betragen 5,808,494 Thlr. 4 Sgr. 4 Pf. (a. für Freimarken und Couverts 412,083 Thlr. 29 Sgr., b. von den Briefposten 2,868,384 Thlr. 5 Sgr. 3 Pf., c. von den Fahrposten

2,527,725 Thlr. 27 Sgr. 8 Pf.), dagegen im Jahre 1853: 5,333,497 Thlr. 13 Sgr. 8 Pf., mithin im Jahre 1854 mehr: 474,696 Thlr. 48 Sgr. 3 Pf.

Das Personal der Postverwaltung bestand zu Ende des Jahres 1854 überhaupt aus 5050 Beamten und 6223 Unterbeamten.

Im Staatshaushalts-Etat für das Jahr 1855 sind die Einnahmen von der Postverwaltung angenommen mit 8,248,328 Thlr., nämlich 7,978,388 Thlr. von den Postanlagen, 426,750 Thlr. Erträge der Dampfschiffsverbindungen, 443,490 Thlr. sonstige Einnahmen; die Ausgaben mit 7,252,990 Thlrn., nämlich 4,088,737 Thlr. persönliche und 3,657,326 Thlr. sächliche und vermischte Betriebskosten, 4,469,206 Thlr. persönliche und 604,255 Thlr. sächliche und vermischte Verwaltungskosten, 403,245 Thlr. Baukosten, 448,520 Thlr. Kosten der Dampfschiffsverbindungen und 244,704 Thlr. Entschädigungen, Restitutionen und Competenzen.

Nachdem die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft durch das Handelsministerium zur Einführung von Nachtzügen gezwungen worden war, erhob dieselbe Klage gegen den Fiscus auf Ersatz des Schadens, der durch diese neue Einrichtung veranlasst worden, indem sie der Ansicht war, dass das Ministerium zwar im Interesse des öffentlichen Wohles derartige Anordnungen zu treffen berechtigt, dass der Staat in solchem Fall dem Privaten aber für entstehenden Schaden aufkommen müsse. In erster Instanz erfolgte die Verurtheilung des Verklagten (vergl. Bd. II. S. 69), in zweiter Instanz die Abweisung der Klägerin. Ueber die von letzterer eingelegte Nichtigkeitsbeschwerde ist jetzt von dem Obertribunal, und zwar zum Nachtheil der Eisenbahndirection durch Zurückweisung der Beschwerde, entschieden worden. In den Gründen wird besonders hervorgehoben, dass die Eisenbahnen verpflichtet sind, den Anordnungen, welche die Postbehörden wegen Beförderung von Personen und Sachen treffen, ohne Schadenersatz Folge zu leisten, weil sie an Stelle der Posten getreten seien und diese zu Gunsten der Eisenbahnen ebenfalls ihre Vorrechte aufgeben hätten. Die Posteinrichtung sei nicht aus finanziellen Rücksichten, sondern zum Besten des Staates vorhanden. Alle Anord-

nungen, welche von den Postbehörden getroffen würden, müssten mithin als zum Wohle der Staatsbürger getroffen angesehen werden, und könnten deshalb die Eisenbahnen für solche Anordnungen um so weniger Schadenersatz fordern, als in dem Eisenbahngesetz ausdrücklich die Bedingung enthalten sei, dass den Anforderungen der Postbehörden Seitens der Eisenbahnen unentgeltlich Genüge geschehen müsse. Das Handelsministerium sei die oberste Postbehörde, die Anordnung der Nachtzüge durch das Handelsministerium müsste daher ohne Entschädigung befolgt werden. Die übrigen Gründe waren nicht von erheblichem allgemeinen Interesse. Nat.-Z. (Vergl. a. Bd. H. S. 343.)

Die Herren Westermann & Comp. in Newyork haben im Mai 1855 mit der k. preuss. Postverwaltung einen Vertrag abgeschlossen, in Folge dessen sie deren Agenten für die regelmässige Besorgung von Zeitungen von und nach den Vereinigten Staaten und den Sandwichs-Inseln einerseits und Deutschland, der Schweiz, Italien, Scandinavien, Russland, Ungarn und der Türkei andererseits geworden sind. Um den Werth dieser Einrichtung schätzen zu können, ist es nöthig zu bemerken, dass die dem Publikum bisher dafür zu Gebote stehenden Mittel und Wege mangelhaft und kostspielig waren, jetzt aber jeder amerikanische Besteller sich nur an obengenanntes Haus in Newyork zu wenden hat, das für den aus dem Einkaufspreise des Blattes und den Porto- und Versendungskosten erwachsenden Betrag alle Zeitungen und periodischen Erscheinungen, die durch die Post zu beziehen sind, liefert. Zu dem Zwecke stehen die Herren Westermann & Comp. mit den verschiedenen Verlegern nicht direct in Verbindung, sondern bedienen sich der Vermittelung des Postamtes in Cöln, von wo aus die Zeitungen einzeln an den betreffenden Empfänger couvertirt, demselben mit jedem Postdampfer ganz portofrei zugesandt werden, gleichviel, ob er in Newyork oder in irgend einem kleinen Orte des fernsten Westens wohnt. Von Deutschland etc. aus müssen amerikanische Zeitungen durch das Postamt in Cöln bestellt werden.

Durch eine Verfügung des General-Postamtes ist die Einrichtung getroffen, dass in allen grösseren Städten der

Monarchie Packet-Bestellwagen eingerichtet werden sollen. Es werden mit diesem Wagen in gleicher Weise die Packete ins Haus gebracht, wie die Briefe. Mit solchen Wagen werden mindestens alle Städte, die 40,000 Einwohner zählen, bedacht werden. Eine solche Factage-Anstalt (Packetbestellung) ist für den Stadtbezirk Potsdam und die nächste Umgebung, wohin die Correspondenz durch die Briefträger besorgt wird, mit dem 1. Novbr. v. J. in Wirksamkeit getreten.

Berlin. Wie sehr durch die verbesserte Einrichtung unserer Stadtpost der Briefverkehr gefördert worden ist, beweist die ausserordentliche Zunahme, welche derselbe in den letzten Jahren erfahren hat. An hier aufgegebenen portopflichtigen Briefen für das Inland kamen 1850 bei einer Postanstalt 5,04 auf den Kopf der Bevölkerung, 1851: 5,43, 1852: 4,82, 1853 bei 25 Postanstalten: 5,19, 1854: 10,06 Briefe; im gesammten Staate stieg die entsprechende Zahl der Briefe von 2,08 auf 2,88 auf den Kopf der Bevölkerung. Während die Bevölkerung Berlins 2,56 Proc. der Gesamtbevölkerung des preussischen Staates ausmacht, beträgt die Zahl der in Berlin eingegangenen portopflichtigen Briefe 1854: 8,91 Proc. der im ganzen Staate eingegangenen. Die Zahl der portopflichtigen inländischen Briefe stieg von 1850 bis 1854 in der Provinz Preussen von 100 auf 143,44, Posen von 100 auf 127,41, Brandenburg von 100 auf 158,04, Pommern von 100 auf 143,65, Schlesien von 100 auf 137,26, Sachsen von 100 auf 135,69, Westfalen von 100 auf 144,66, Rheinland von 100 auf 145,45, im Staate überhaupt von 100 auf 143,57, insbesondere in Berlin von 100 auf 206,38. Die Stückzahl der portopflichtigen Packete ohne Werthangabe ist von 1850 bis 1854 in den Provinzen in folgender Ordnung gestiegen: in Posen von 100 auf 163,11, in Preussen von 100 auf 156,90, in Rheinland von 100 auf 143,59, in Westfalen von 100 auf 139,75, in Brandenburg ohne Berlin von 100 auf 139,17, in Schlesien von 100 auf 139,11, in Sachsen von 100 auf 137,66, in Pommern von 100 auf 128,65, im Staate überhaupt von 100 auf 143,68, in der Stadt Berlin von 100 auf 163,93. Dagegen ist die Stückzahl der portopflichtigen Packete mit Werthangabe von 1850 bis 1854 gestiegen: in der Provinz Westfalen von 100 auf 171,78,

Pommern von 100 auf 164,86, Preussen von 100 auf 164,25, Rheinland von 100 auf 161,73, Sachsen von 100 auf 161,53, Brandenburg ohne Berlin von 100 auf 152,59, Schlesien von 100 auf 151,74, Posen von 100 auf 136,15, im Staate überhaupt von 100 auf 160,15, in der Stadt Berlin von 100 auf 178,80. In jeder Beziehung ist also die Steigerung in Berlin die stärkste. (N.-Z.)

Von der Ober-Postdirection in Potsdam sind wieder mehre Landpostbezirke mit täglicher Briefpostbestellung versehen worden. Es sind dies die Landbezirke von Trebatsch, Freienwalde a. d. O., Falkenrehde, Freyenstein, Hennigsdorf, Trebbin, Schwedt und Basdorf.

Der k. preuss. Finanz-Minister hat folgende, auch in anderen Staaten Beachtung verdienende Circular-Verfügung, betreffend die Absendung königlicher Cassengelder mit der Post, unterm 27. Jan. v. J. an sämtliche Regierungen (Provinzial-Steuer-Directoren etc.) erlassen:

„Nach §. 60 des Regulativs über das Posttaxwesen vom 18. Decbr. 1824 (Gesetzsammlung S. 233) ist für die sichere Aufbewahrung der mit den Posten ankommenden Packete und Gelder, wenn solche nicht am folgenden Tage nach Bestellung der Adresse von der Post abgeholt werden, ein besonderes Packkammer- oder Lagergeld zu entrichten, welches sowol für portopflichtige, als für portofreie, an königliche Behörden eingehende Sendungen zur Erhebung kommt.

Die unbedingte Annahme dieser Vorschrift auf Geldsendungen an königl. Behörden hat, wie mir von dem Herrn Minister für Handel etc. mitgetheilt worden, in einzelnen Fällen zu Weiterungen geführt, weil der Geschäftsverkehr bei königl. Behörden und Cassen an Sonn- und Festtagen in der Regel ruht, und an diesen Tagen die Tages zuvor angekommenen Gelder von der Post nicht abgeholt werden, mithin nach der gesetzlichen Bestimmung der Zahlung von Lagergeld unterliegen, welches bisher auf Requisition der betr. Behörden niedergeschlagen worden ist.

Bei der inzwischen angeordneten strengeren Feier der Sonn- und Festtage ist zur Beseitigung der einzelnen desfallsigen Anträge Seitens der Postverwaltung die Bestimmung getroffen worden, dass bei Erhebung von Pack-

kammergeld Sonntage und Festtage künftighin ausser Berechnung gelassen werden sollen.

Um jedoch bei längerer Lagerung von Geldern die der Postverwaltung obliegende Verpflichtung zur Garantie nicht zu erschweren, was insbesondere noch deshalb von Wichtigkeit ist, weil an Sonn- und Festtagen ein geringeres Personal, als an Wochentagen, im Dienste beschäftigt ist, veranlasse ich die königliche Regierung, die sämtlichen Ihr untergeordneten Cassen dahin zu instruiren, dass sie, so weit irgend thunlich, Gelder, welche mit der Post befördert werden sollen, so absenden, dass solche nicht an Sonn- und Festtagen bei den Postanstalten zu lagern brauchen.“

Ueber die mit dem 10. September v. J. eingetretene Erhöhung des Personengeldes auf den preussischen Schnell- und Personenposten meldet die „Pr. C.“: In Rücksicht auf die seit einigen Jahren andauernd gestiegenen Fourage-Preise, welche eine nicht unwesentliche Vermehrung der Fahrpost-Ausgaben herbeigeführt haben, ist vom königl. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten durch Erlass an sämtliche Ober-Postdirectionen die allgemeine Anwendung der Maximalsätze für Personengeld angeordnet worden. Nach den für die Personengeld-Erhebung angenommenen Grundsätzen wurden seit einigen Jahren für die Schnellposten 7 Sgr. als Minimum, 8 Sgr. als Maximum, und für die Personenposten 5 Sgr. als Minimum, 6 Sgr. als Maximum pro Meile als Normalsätze festgehalten. Neuerdings hat sich zur Deckung der Beförderungskosten die Nothwendigkeit herausgestellt, bis auf Weiteres das Personengeld bei allen Posten, wo solches nicht schon jetzt nach den Maximalsätzen erhoben wird, auf diese zu erhöhen, so dass in Zukunft durchgängig auf Schnellposten 8 Sgr. und auf Personenposten 6 Sgr. pro Meile und Person erhoben werden. Im entsprechenden Verhältniss soll bei allen denjenigen Personenposten, welche nur zu Local-Verbindungen dienen und bei welchen aus dieser Rücksicht bisher ein noch niedrigeres Personengeld als 5 Sgr. pro Meile erhoben wurde, fortan der Satz von 5 Sgr. eintreten und danach das Personengeld auch bei solchen Localposten berechnet werden, wo gegenwärtig für die ganze Tour be-

stimmte, niedriger als 5 Sgr. pro Meile normirte Sätze bestehen. Die neue Einrichtung tritt mit dem 10. Septbr. 1855 in's Leben. Gleichzeitig ist Veranlassung genommen worden, vorstehende Bestimmungen auch bei den combinirten preussisch-fremdländischen Posten in Bezug auf die preussische Beförderungsstrecke zur Anwendung zu bringen, und deshalb den fremden Postbehörden die nöthige Benachrichtigung bereits zugegangen.

Die Haupt-Annahme des königl. Hof-Postamtes zu Berlin hat unlängst neueingerichtete und vergrösserte Räume erhalten. Sowol die Räumlichkeiten der Sortir- und Speditions-Abtheilung als des Einlieferungs- und des Waagen-Zimmers sind vermehrt worden; erstere durch einen aus Glas und Eisen construirten Anbau (aus der Borsigschen Fabrik), letztere durch Hinzunahme eines Theils der Expeditions-Zimmer. Es ist dadurch ermöglicht, dass zur grössern Bequemlichkeit des Publikums fünfzehn neu construirte Waagen (sämmtlich aus der Pin-tus'schen Fabrik in Brandenburg a. d. Havel) aufgestellt werden konnten. (V. Z.)

Für die Beförderung der Postgüter erhielt im Jahre 1854 die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft 44,388 Thlr.

Folgende in dem Bescheid des Handelsministers auf den Jahresbericht der Handelskammer zu Lennep enthaltene Aeusserung giebt über das diesseitige Postverhältniss zu den Vereinigten Staaten und England eine interessante Auskunft: Der Abschluss eines besonderen Postvertrags mit den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika, auf welchen sich die gegenwärtig bestehende Frankirungsfreiheit für die preussisch-nordamerikanische Correspondenz gründet, ist nur dadurch möglich geworden, dass die Postverwaltung der Vereinigten Staaten der englischen Postverwaltung gegenüber die Berechtigung erworben hat, den Weg durch England zum Transit verschlossener Briefpackete nach und aus allen weiter gelegenen Ländern in beliebigem Maasse zu benutzen. Eine gleiche Befugniss hat die englische Postverwaltung andern überseeischen Staaten ebenso wenig eingeräumt, als dass Preussens Postverwaltung eine solche bis jetzt von England hat erlangen können. Dieselbe befindet sich daher nicht in der Lage, mit andern überseeischen Staaten, wohin der Correspondenz-

Verkehr durch Vermittelung der britischen Postverwaltung stattfindet, directe Beziehungen anknüpfen zu können, und auf diese Weise die für die nordamerikanische Correspondenz erlangten Vortheile auch für andere überseeische Correspondenzweige zu gewinnen. Dagegen ist die britische Postverwaltung, an welche die betreffende Correspondenz hiernach ausgeliefert worden ist, vertragsmässig verpflichtet, dieselbe rücksichtlich der Beförderung zwischen England und den überseeischen Ländern ebenso zu behandeln, wie die britische National-Correspondenz nach und aus diesen Ländern. Wo daher für die englisch-überseeische Correspondenz Frankirungsfreiheit besteht, findet letztere auch auf die preussische Correspondenz Anwendung.

Bayern. In der Kammersitzung am 22. Octbr. 1855 wurde die Bitte der Briefträger des königl. Ober-Postamts München: „Die Kammer möge sich bei der Regierung dahin verwenden, dass ihnen eine Gehalts-Erhöhung zu Theil werde“, welche sich Freiherr v. Lerchenfeld angeeignet hatte, wie es der Ausschuss beantragte, zwar zur Vorlage an die Kammer nicht für geeignet befunden, aber nach Wunsch der Bittsteller, deren Lage Freiherr v. Lerchenfeld in ein paar Worten als hülfsbedürftig schilderte, der Regierung zur Würdigung anempfohlen.

In der Kammersitzung am 24. Novbr. wurden durch den Abgeordneten Neuffer, als Referenten des Finanz-Ausschusses, die von der Regierung gelieferten Nachweisungen über die Einnahmen und Ausgaben der Post-, Eisenbahn- und Telegraphen-Anstalten, der Donaudampfschiffahrt, des Ludwigcanals und endlich über die allgemeinen Zollgefälle der Genehmigung der Kammer unterbreitet. Was die Post-Anstalt betrifft, so datirt bei diesem Dienstzweige die Minderung der Einnahme schon seit mehrern Jahren, und es ergab sich bei dem im vorigen Winter der aufgelösten Kammer vorgelegten Nachweis, dass in den Jahren 1849 bis 1852 von der Postanstalt um mehr als eine halbe Million weniger abgeliefert wurde, als im Budget veranschlagt war. Die Grund-Ursachen dieses Ausfalles liegen in dem Mangel an einer Eisenbahn-Verbindung mit Oesterreich, in der Herabsetzung des Brief- und Frachtstücktarifs, in den hohen Haferpreisen u. s. w., und es ist

auch wenig Hoffnung vorhanden, dass die Postanstalten die Höhe des früheren Erträgnisses von 4 bis 500,000 Fl. wieder erlangen. Es wurden deshalb in dieser Beziehung schon für das Budget 18^{51/52} nur 300,000 Fl. als jährliches Erträgniss eingestellt. Wie aber aus der verfassungsmässig vorgelegten Generalrechnung des Etatsjahrs 18^{52/53} hervorgeht, so sind auch in diesem Jahre nur etwas über 218,000 Fl., also etwa 81,000 Fl. weniger eingegangen, als gedachter Voranschlag angiebt. Demungeachtet muss eine Besserung der Einnahmen anerkannt werden, da die Post in dem dieser Rechnung vorhergehenden Jahr (18^{51/52}) nicht einmal ganz 170,000 Fl. abgeworfen hatte. Eine weitere Besserung soll erzielt werden durch die Erhöhung der Personen-Eilwagentaxe von 12 auf 16 Kr. per Stunde. Referent will es dahingestellt sein lassen, ob man diese Erhöhung, welche besonders für die alten, nicht mit Eisenbahnen beglückten Provinzen empfindlich ist, nicht zu hoch gegriffen hat. Die Gesamt-Einnahmen der königl. Postanstalt, wobei die Leistungen für den Staat ausser Ansatz gelassen sind, betragen mit Uebergehen der Waisen- und Wittwenbeiträge 2,549,844 Fl. 54 Kr. Die Ausgaben dagegen 2,396,263 Fl. 33^{1/2} Kr., so dass der Betrieb 93^{5/6} Proc. Brutto-Einnahmen verschlingt. Da dies sehr bedeutend ist, so hielt Referent einige Betriebsverbesserungen für zweckmässig. Die Einnahmen für die Beförderung von Zeitungen betrugen 90,977 Fl. 43 Kr. (Bekanntlich müssen auch nicht politische kleine Blätter, die wöchentlich nur ein Mal erscheinen, der Postanstalt 20 Proc. ihres Abonnementspreises zu gute kommen lassen). Referent hat gegen die vorgelegte Generalrechnung keine Einwendung zu machen. Aus dem beiliegenden Verzeichniss der activen Cassen-Ueberschüsse geht hervor, dass bei einigen Ober-Postämtern dergleichen zufällige Einnahmen, von denen nicht angeführt ist, woher sie entstehen, in gar nicht unbedeutenden Summen vorkommen, und Referent stellt die Frage, wie dies bei geordneter Buchführung möglich sei? Schliesslich wird beantragt, den Rechnungsnachweisungen Zustimmung zu ertheilen. Dies geschieht. Mehre Redner, z. B. Freiherr v. Lerchenfeld unterwerfen das Betriebswesen der Verkehrsanstalten einer scharfen Critik; von Seite des Ministertisches betheiligten sich Freiherr v. d. Pfordten und

der Vorstand der Verkehrsanstalten, Freiherr v. Brück, an der Debatte.

Ein unterm 7. Jan. d. Jahres erlassenes Ausschreiben der General-Direction der königl. Verkehrs-Anstalten schärft die bereits bestehende Vorschrift ein, wornach der Schein über ein zur Aufgabe gebrachtes Fahrpoststück in der Regel nicht eher ausgefertigt werden soll, als bis das Stück in die Karte selbst eingeschrieben und zu Händen des Expeditors genommen ist, und dass in den Schein bei dem Zeichen „Nro“ die Zahl, welche das Stück in der abgehenden Karte erhält, eingetragen werden muss!

Sachsen. Durch die Verordnung des Finanz-Ministeriums vom 18. Decbr. 1855 ist zur Erleichterung des inländischen Geldverkehrs vom 1. Jan. d. Jahres an die auf $\frac{1}{4}$ Ngr. für den Thaler, als Minimum auf 1 Ngr., bestimmt gewesene Einzahlungsgebühr für baare Einzahlungen, welche die Postanstalten von den kleinsten Beträgen an bis zur Höhe von 25 Thlrn. einschliesslich zur Wiederauszahlung an einen bestimmten Empfänger im Bereiche der sächsischen Postverwaltung anzunehmen verpflichtet sind, in Wegfall gebracht worden, dagegen ist neben dem gewöhnlichen Briefporto nur das Werthporto, welches bis 15 Meilen $\frac{1}{2}$ Ngr., über 15 Meilen 1 Ngr. beträgt, ohne weitere Einzahlungsgebühr zu erheben. Neben dem obigen Porto sind sechs Pfennige für den bei der Einzahlung zu entnehmenden Postschein und für die Bestellung des Briefes mit dem Auszahlungsschein an den Adressaten ist die taxmässige Bestell- und Quittungsgebühr zu entrichten.

Somit ist die im 3. Hefte des 2. Bandes enthaltene Abhandlung: „Die kleinen Geldsendungen“ nicht ohne einigen Erfolg geblieben; weitere Nachfolge kann nicht ausbleiben. Wenn in der gedachten Abhandlung gesagt wird (Bd. II. S. 169), dass in Mecklenburg-Schwerin für Baarzahlen ausser Briefporto und Bestellgebühr eine weitere Gebühr nicht berechnet werde, so ist hierauf be-richtigend zu bemerken, dass dort für Baarzahlen zur Erhebung kommt: das Briefporto (nach Gewicht einfach oder doppelt), das Werthporto pro 100 Thlr. (welches für jedes Hundert Thaler oder einen Theil desselben berechnet wird) und ausserdem das Bestellgeld. Hiernach ist jedoch dieses Porto bedeutend billiger wie früher, wo bei einer

Baarzahlung das Briefporto und dann noch für jeden $\frac{1}{3}$ Thlr. $\frac{1}{2}$ Schill., also für 4 Thlr. an Procura $4\frac{1}{2}$ Schill. gezahlt wurde. Selbst die Sendungen baaren Geldes sind theurer als die Baarzahlungen, da für jene noch ein besonderes Porto für das Gewicht in Ansatz kommt. In Folge dessen hat der Baarzahlungsverkehr in Mecklenburg seit Einführung dieser neuen Taxe, wie uns mitgetheilt wird, einen nicht unbedeutenden Aufschwung genommen und scheint sich noch fast täglich zu mehren.

Hannover. Der Ueberschuss von den Posten für 18^{55/56} ist in dem den Ständen vorgelegten Budget mit 462,700 Thlr. (im Vorjahre 436,300 Thlr.) aufgeführt.

Württemberg. Als Roh-Ertrag der Post ist von der Regierung berechnet für drei Jahre der nächsten Finanzperiode 3,304,000 Fl., die Commission der Abgeordnetenkommer beantragte 3,367,406 Fl. 49 Kr., stand aber nach den vom Herrn Finanzminister gegebenen Erläuterungen davon ab. Der Rein-Ertrag berechnet sich für 3 Jahre auf 494,875 Fl., was eine Verzinsung des Capitals mit $4\frac{1}{2}$ Proc. ergiebt, womit die Kammer sehr zufrieden war. Bei dieser Veranlassung wurden in der Kammer mehrere Wünsche in Postsachen laut, denen der Herr Finanzminister thunlichst Berücksichtigung versprach. Ein Antrag, den Briefbestellkreuzer wieder einzuführen, erhielt nur wenige Stimmen. Die Entschädigung der Eisenbahnverwaltung von der Post beträgt jährlich 60,000 Fl.

Die Uebernahme der früheren fürstlich Thurn- und Taxisschen Posten von Seiten des Staats, der dafür eine Ablössungssumme von 4,300,000 Fl. zahlte, hat sich in finanzieller und volkswirthschaftlicher Beziehung vorthailhaft bewiesen; denn während der Reinertrag bei der früheren Verwaltung noch nicht die Summe von 74,000 Fl. erreichte, ist er 1853 auf mehr als 92,000 gestiegen, und belief sich im Jahre 1854 sogar auf den Betrag von 125,265 Fl.

Oldenburg, 14. Novbr. 1855. Während die Postverwaltung des Herzogthums früher bei einem Brutto-Ertrage von etwa 80—90,000 Thlrn. einen reinen Ueberschuss von 40—42,000 Thlr. in die Landescasse lieferte, hat sich bei der in Folge des Anschlusses an den Postverein eingetretenen bedeutenden Ermässigung fast aller Tarifsätze dieser

Ueberschuss auf etwa 1000 bis 2000 Thlr. verringert, wobei allerdings wegen des in steter Zunahme begriffenen Postverkehrs eine Steigerung des Rein-Ertrags in sicherer Aussicht steht. Eine wesentliche Aenderung in Betreff der Stellung unserer Postverwaltung ist seit einiger Zeit dadurch eingetreten, dass dieselbe in Veranlassung der staatsgrundgesetzlichen Bestimmung, wornach die Post nicht eine Quelle von Staats-Einkünften sein soll, als eine selbstständige, von der Landescasse getrennte Anstalt hingestellt ist, die ohne staatliche Beihülfe für sich bestehen soll, und mit ihren Einnahmen nicht nur die laufenden Betriebskosten zu decken, sondern auch die Mittel zu etwaigen im Interesse der Postverwaltung nöthigen ausserordentlichen Verwendungen (z. B. Bauten) zu gewähren und alle bei ihrem Betriebe etwa vorkommenden Unglücksfälle und Verluste zu tragen hat. (W.-Z.)

Braunschweig. Der Etat der herzoglichen Eisenbahn- und Postdirection für die Finanzperiode von 1855 bis 1857, welcher als Unter-Etat zu dem Entwurfe des Staatshaushalts-Etats für dieselbe dreijährige Periode den zum 8. ordentlichen Landtage versammelten Abgeordneten vorliegt, umfasst hinsichtlich der Einnahmen und Ausgaben folgende projectirte Posten:

Einnahme. I. Bei den Eisenbahnen: 1) vom Personentransporte 858,600 Thlr., 2) vom Gütertransporte 4,517,700 Thlr., 3) Pachtgelder 8596 Thlr. 8 gGr. 3 Pf., 4) Zinsen von belegten Capitalien 4500 Thlr., 5) von der electro-magnetischen Telegraphenlinie — Thlr. (Die Benutzung derselben für Privatdepeschen tritt erst am 1. März in's Leben, konnte also zur Zeit der Aufstellung des Etats noch nicht benutzt werden), 6) sonstige Einnahmen 4603 Thlr. 15 gGr. 9 Pf.; zusammen 2,394,000 Thlr., das ist für jedes der drei Jahre 798,000 Thlr. — II. Bei den Posten: 1) von den Brief- und Fahrposten 367,650 Thlr., 2) von ausländischen Postverwaltungen zu leistende Entschädigungen, Erstattungen u. s. w. 81,689 Thlr. 11 gGr. 3 Pf., 3) an Aversis für die verschiedenen Buch- und Kunsthandlungen bewilligte Portofreiheit 180 Thlr., 4) an Ueberschuss vom Zeitungsdebit 6000 Thlr., 5) verschiedene Einnahmen 480 Thlr. 12 gGr. 9 Pf.; zusammen 456,000 Thlr., das ist für jedes der drei Jahre 152,000 Thlr. — Summa aller

Einnahmen 2,850,000 Thlr., das ist für jedes der drei Jahre 950,000 Thlr.

Ausgabe. I. Gemeinschaftliche bei der Eisenbahn- und Postverwaltung: 1) bestimmte Verwaltungs-Ausgaben 89,238 Thlr., 2) unbestimmte dergl. 84,960 Thlr., zusammen 174,198 Thlr., das ist für jedes der drei Jahre 57,066 Thlr. — II. Bei dem Bahnbetriebe: 1) Transportverwaltung 733,942 Thlr., 2) Bahnhofsverwaltung 122,943 Thlr., 3) Bahnverwaltung 399,396 Thlr., 4) Behuf der electromagnetischen Telegraphen 8330 Thlr., 5) verschiedene Ausgaben 34,249 Thlr., 6) zu ausserordentlichen Anschaffungen und Bauten 269,940 Thlr.; zusammen (nach Hinzurechnung der weggelassenen Gute Groschen u. s. w.) 4,565,802 Thlr., das ist für jedes der drei Jahre 521,934 Thlr. — III. Bei dem Postbetriebe: 1) Behuf der Postanstalten 94,464 Thlr., 2) Posttransporte und Wagengelder 190,524 Thlr., 3) an ausländische Verwaltungen zu leistende Entschädigungen und Erstattungen 42,324 Thlr., 4) Beihilfe zum Pensionsfonds und zu Montirungskosten der Postillone 4500 Thlr., 5) verschiedene Ausgaben 4187 Thlr.; zusammen (nach Hinzurechnung wie vorher) 333,000 Thlr., das ist für jedes der drei Jahre 110,000 Thlr. — Summa aller Ausgaben 2,070,000 Thlr. Demnach würde sich ein Ueberschuss von 780,000 Thlrn. für die dreijährige Finanzperiode, und also von 260,000 Thlrn. für jedes der drei Jahre ergeben.

Zur Zeit der Aufstellung des obigen Etats lag erst die Rechnung von 1853 abgeschlossen vor. Bei den vorstehenden Einnahmeposten wurde sogar noch niedriger gegriffen, als jene Rechnung ergab.

Einführung von Franko-Couverts. Seit dem 1. Aug. 1855 sind zum Frankiren der Briefe neben den Post-Freimarken auch gestempelte Brief-Couverts eingeführt und bei allen Postanstalten des Landes für den durch den Stempel ausgedrückten Werthsbetrag zu resp. 1, 2 und 3 Sgr. in grossen und kleinen Formaten, jedoch nicht einzeln, sondern nur in Bändern von 40 Stück, zum Verkauf gestellt. Die Couverts tragen in der obern Ecke links in farbigem Stempel-Abdrucke das Landeswappen (springendes Ross mit der Krone darüber), welches mit einem verzierten Rande umgeben ist. Innerhalb dieses Randes be-

findet sich der Werthsbetrag des Stempels in Worten und Zahlen ausgedrückt. Der Stempel zu den Couverts à 4 Sgr. ist von gelber, zu den Couverts von à 2 Sgr. von hellblauer und zu den Couverts à 3 Sgr. von rosarother Farbe. Die Spitze der offenen Klappe der Couverts ist mit einer eingepprägten Rosette versehen und auf der hinteren Seite mit einer Gummi-Auflösung bestrichen, so dass durch blosses Anfeuchten der gummirten Stelle das Couvert geschlossen werden kann. Durch diese Einrichtung wird jedoch ein anderweiter Verschluss des Briefes durch Siegellack etc. nicht ausgeschlossen oder behindert. — Wird bei der Anwendung eines gestempelten Brief-Couverts durch den Betrag des darauf befindlichen Werthstempels die tarifmässige Franko-Gebühr nicht vollständig gedeckt, so haben die herzoglichen Postanstalten den fehlenden Portobetrag auf dem Briefe nachzutaxiren. Dem Absender bleibt es in solchen Fällen aber auch gestattet, den fehlenden Frankobetrag durch Verwendung einer Marke zu ergänzen. Wenn z. B. das tarifmässige Franko für einen Brief 6 Sgr. beträgt, so kann zu demselben ein Couvert à 3 Sgr. verwendet und der fehlende Betrag dadurch berichtigt werden, dass neben dem Stempel des Couverts noch eine Marke zu 3 Sgr. aufgeklebt wird. Ebenso kann die Berichtigung der Recommandationsgebühr, sowie des Bestellgeldes für diejenigen Briefe, zu welchen gestempelte Brief-Couverts benutzt worden sind, durch Anwendung von Freimarken erfolgen. — Um zu verhindern, dass einmal benutzte Couverts nicht wieder verwendet werden, wird die Entwerthung mittelst der Feder durch Durchkreuzung des Stempels mit schwarzer Dinte von den Postanstalten bewirkt.

Fürstlich Thurn- und Taxisscher Postbezirk. Die General-Post-Direction zu Frankfurt a. M. erliess unterm 15. Novbr. v. Jahres folgende, Vorschussendungen nach Frankreich betreffende Bekanntmachung: „Erhaltener Mittheilung zu folge können auf Sendungen, welche innerhalb Frankreichs auf einem anderen Wege als mittelst der kaiserlichen Briefposten versendet werden dürfen¹⁾, Vorschüsse bis zum Betrag von 50 Thlr. oder 87½ Fl. nachgenommen

1) Vergl. Bd. II. S. 295.

werden. Da bei der Versendung über Strassburg oder Saarbrück unter Umständen (namentlich wenn die anzunehmende Summe nicht gering ist, z. B. den Werth der übersendeten Waare beträgt) der Nachnahmebetrag innerhalb Frankreichs nicht in der sonst gewöhnlichen Weise als Auslage weitergerechnet, sondern nach Annahme des Stücks baar vom Aufgabe-Ort bis zur ersten Vereinspoststelle geschickt und für diese Baarsendung das Porto nach dem gewöhnlichen Geldtarif berechnet wird, so hat bei Vorschussendungen nach Frankreich über Strassburg oder Saarbrück der Absender auf der Adresse zu erklären, ob das Porto für die etwaige Baarsendung von ihm oder dem Empfänger getragen werden soll. Im erstern Falle wird der Portobetrag an den Aufgabe-Ort zurückgerechnet und der Nachnahmebetrag entsprechend gekürzt.

Frankreich. Der Minister des Auswärtigen hat am 10. Decbr. 1855 mit Lord Cowley eine neue Additional-Postconvention zu jener vom 3. April 1843 unterzeichnet, welche die postalischen Beziehungen zwischen Frankreich und der Regierung von Grossbritannien regelt. Nach den Bestimmungen dieser neuen Uebereinkunft werden die Drucksachen aller Art, die sonst nur zu gleichen Preisen, wie die gewöhnlichen Briefe befördert wurden, fortan die Wohlthaten einer Ermässigung der Taxe geniessen und die Journale werden in Zukunft bis zum Bestimmungsorte frankirt werden können. — Das Hôtel der Posten wird nun definitiv in der Rue Jean Jacques belassen werden, man wird bloß auf Kosten der dasselbe umgebenden Häuser den Platz umher erweitern.

Grossbritannien. Die erste Verfügung des Herzogs von Argyll als General-Postmeister besteht darin, dass er in Scutari, Constantinopel, Balaklawa und den jeweiligen Hauptquartieren der Armee sogenannte Money-Order-Offices zu errichten befahl. Auch in Paris beabsichtigt die englische Postverwaltung ein Money-Order-Office einzurichten, so wie dies jetzt in allen Theilen Englands der Fall ist. Der kleine Geldverkehr zwischen den beiden Hauptstädten würde dadurch ungemein erleichtert werden.

Die Arbeiten des Londoner Haupt-Postamts sind fortwährend so im Wachsen begriffen, dass eine Erweiterung des Gebäudes und eine Vermehrung des Personals unum-

gänglich nothwendig geworden sind. So brachte neulich, um nur ein Beispiel anzuführen, die australische Post 86 Centner Briefe und 720,000 Zeitungen. Dazu die Posten des Inlandes und vom Continente, zu denen sich gelegentlich eine ostindische, westindische und Cap-Post gesellt; die Arbeit ist bei dem gegenwärtigen Personalbestande in solchen Fällen nicht mehr zu bewältigen.

Vereinigte Staaten von Nord-Amerika. Die am 40. Aug. aus dem Süden und von New-York in Boston angekommene Briefpost war die ansehnlichste, welche jemals in dieser Stadt auf einmal anlangte. Die ganze Ladung wog $44\frac{1}{2}$ Tonnen (44,500 Kil.) und erforderte einen Extra-Bagagewagen. 6 Wagen waren nothwendig, um die Briefsäcke von der Eisenbahn nach der Post zu bringen. Man kann sich hiernach eine Idee von dem ausserordentlichen Briefverkehr machen, mit welchem es die Postverwaltung in den Vereinigten Staaten zu thun hat.

Personal-Nachrichten.

Preussen. Se. Majestät der König haben allergnädigst geruht, den Obergerichts-Assessor von Mühler zum Ober-Post-Rath beim General-Postamte mit dem Range eines Rathes vierter Klasse zu ernennen.

Dem Ober-Postdirector Albinus in Oppeln ist die Ober-Post-Director-Stelle in Liegnitz übertragen worden.

Hannover. Se. Majestät der König haben geruht, den vormaligen Major in der Landgendarmarie August von Brandis zum General-Postdirector zu ernennen.

Baden. Der grossh. Postrath Wilhelm Harter ist am 40. Septbr. 1855 in Carlsruhe gestorben.

Grossbritannien. Die durch den Abgang Viscount Cannings nach Indien erledigte General-Postmeister-Stelle ist dem seitherigen Geheimsiegelbewahrer Herzog von Argyll übertragen worden.

Ueber die Behandlung der Retourbriefe.

Fast in allen Landesverfassungen und Post-Ordnungen ist die Heilighaltung des Briefgeheimnisses ausgesprochen, und wo dies nicht ausdrücklich geschehen ist, wird dieselbe doch vorausgesetzt in derselben Weise, wie bei Völkern des Alterthums z. B. das Verbrechen des Vtermordes mit einer Strafe nicht bedacht war, weil das Vorkommen desselben ihnen als undenkbar erschien. Derselbe deutsche Staat, welcher, als im Februar 1812 das damals alles vermögende Frankreich bei demselben in Bezug auf die damaligen Umtriebe des Tugendbundes auf Brief-Untersuchungen antrug, den Muth hatte, dies auf eine freimüthige Weise abzulehnen mit dem Bemerken, dass man in diesem Lande in Ansehung des Oeffnens der Siegel in einer Art von Unschuld, mit den Werkzeugen und Handgriffen, deren sich die höhere Polizei anderer Länder, ohne erkannt zu werden, bedienen möge, nicht bekannt genug und also in Gefahr sei, nach den ersten Versuchen entdeckt zu werden und dadurch die Forschung selbst zu vereiteln, — derselbe Staat nahm in seiner im Anfange des vierten Jahrzehnten des jetzigen Jahrhunderts gegebenen Verfassungs-Urkunde die Gewährleistung des Briefgeheimnisses nicht mit auf, weil dieselbe sich von selbst verstände. Selbst in Hamburg soll, wohl zu bemerken, im Jahre 1812, um das Vertrauen der Kaufleute zu den Posten nicht zu schwächen, eine Einmischung der Polizei in die dortigen Postanstalten nicht stattgefunden haben.

Die Weimarsche Post-Ordnung vom 26. Novbr. 1819 bestimmt §. 19: Insbesondere ist die Bewahrung des Postgeheimnisses eine der ersten und heiligsten Pflichten des Postbeamten, und desfallsige Uebertretungen z. B. durch Eröffnung der Briefe und dergleichen sollen als Betrug

criminell behandelt und bestraft werden, ohne dass sich der untere Postbeamte dagegen durch einen von dem höheren etwa erhaltenen Befehl schützen kann.

Die Post-Verordnung für das Herzogthum Braunschweig, d. d. den 13. Aug. 1832, lautet in §§. 9 und 40: „Der Postbeamten erste und heiligste Pflicht ist die Bewahrung des Briefgeheimnisses. Verletzungen desselben werden als Betrug criminell behandelt und bestraft, ohne dass der untere Post-Officiant sich dagegen durch einen von den höheren Beamten erhaltenen Befehl schützen kann. Auch dürfen die Postbeamten dritten Personen das Bestehen eines Briefwechsels zwischen Anderen nicht offenbaren. — Ein Postbeamter, welcher eigenmächtig Briefe erbricht, unterschlägt, vorsätzlich zurückhält, oder eine Correspondenz einem Dritten offenbart, soll allen daraus entstandenen Schaden ersetzen, seines Amtes verlustig und zu allen anderen Aemtern im Staate unfähig sein, ausserdem aber, nach Maassgabe des beabsichtigten oder wirklich schon begangenen Verbrechens, criminell bestraft werden.“

Eine württembergische Verordnung vom Jahre 1807 sagt: Ein jeder Postbeamter müsse das Briefgeheimniss heilig halten, so lieb ihm die Erhaltung seiner Ehre und des ihm übertragenen Postdienstes ist.

Der Vorstand des Frankfurter Ober-Postamtes wird ausdrücklich auf die Aufrechthaltung des Briefgeheimnisses verpflichtet: er hat wörtlich zu schwören, das Briefgeheimniss sowol selbst zu bewahren, als auch streng dafür zu sorgen, dass dies auch von dem ihm untergebenen Postpersonal beobachtet werde. Und hiermit ist der Dienst-Eid sämtlicher Subalternen übereinstimmend. Jeder von ihnen hat wörtlich anzugeloben, die ihm zukommenden Briefe und Packete, an wen immer sie gerichtet sein mögen, sicher, uneröffnet und ohne alle Gefährde zu besorgen und das Briefgeheimniss überhaupt im ausgedehntesten Sinne zu beobachten.

Schon aus dem Gesagten, das sich durch Citate aus Landesverfassungen, Postordnungen und Instructionen für die Postbeamten noch mehr vervollständigen lässt, dürfte genugsam der hohe Werth, der dem Briefgeheimnisse beigelegt wird, oder die Heiligkeit des Briefgeheimnisses zu erkennen sein. Und welche Vibrationen des Misstrauens

das Volk, argwöhnisch gemacht durch die skandalösen früheren Vorgänge in manchen Staaten, namentlich in Zeiten der Aufgeregtheit durchzucken, und mit welcher Aengstlichkeit es über die Erfüllung der dem Staate obliegenden staatsrechtlichen Pflicht zur Heilighaltung des Briefgeheimnisses wacht, zeigen uns viele Beispiele noch aus den letzten Jahren.¹⁾ Deshalb sollte mit der grössten Sorgfalt Alles vermieden werden, was auch nur einen leisen Verdacht von Verletzung des Briefgeheimnisses erregen kann. Nichts aber ist geeigneter Verdacht zu erwecken, als das bei Retourbriefen stattfindende, nicht überall auf eine zweckmässige Weise eingerichtete Verfahren. Dies veranlasst uns denn auch, im Nachstehenden uns über diesen Gegenstand auszusprechen.

Sehen wir zunächst, welche Bestimmungen über die Behandlung der Retourbriefe und überhaupt der unbestellbaren Sendungen in den verschiedenen Staaten bestehen.

In **Oesterreich** werden Briefe und sonstige Briefpost-Sendungen, welche

- a) wegen verweigerter Annahme, oder
- b) weil der Adressat nicht aufzufinden ist, nicht bestellt werden können, wie auch solche, welche
- c) mit *poste restante* bezeichnet sind und um welche der Adressat innerhalb dreier Monate sich nicht meldet, an die Postämter der Aufgabe zurückgesendet, ebenso
- d) Sendungen an Personen, welche von dem Orte des Postamtes, wohin die Adresse lautet, abgereist sind und deren neuer Aufenthalt nicht bekannt ist.

Ueber die an die Postämter der Aufgabe zurückgesandten unbestellbaren Sendungen werden daselbst besondere Verzeichnisse verfasst, und diese letzteren werden zu Jedermanns Einsicht ausgehängt, die Sendungen selbst aber den sich legitimirenden Versendern gegen Berichtigung der Portogebühren ausgefolgt.

Jene Retoursendungen, welche binnen zwei Monaten

1) Ueber den Unterschied des Briefgeheimnisses vom Postgeheimnisse, was unter Briefgeheimniss zu verstehen und nicht zu verstehen ist und über die bestandenen Einrichtungen zu Brief-Erbrechungen (*cabinets noirs*) werden wir in einem spätern Aufsatz: „Ueber Briefgeheimniss“ weitläufiger reden.

nach Aufnahme in die auszuhängenden Verzeichnisse von den Absendern nicht zurückgenommen werden, sind nach Ablauf dieser Frist von den Postämtern an die vorgesetzte Postdirection einzusenden, bei welcher sie noch durch drei Monate liegen bleiben und von den Absendern reclamirt werden können.

Nach Verlauf dieser zweiten Frist werden diese Sendungen zur commissionellen Eröffnung derselben nach Wien eingesendet. Bei der commissionellen Eröffnung, wobei die Lesung des Inhaltes der Briefe auf das Strengste untersagt ist, werden jene Briefe, welchen weder Geld, noch ein Document, noch sonst ein Werthgegenstand beigeschlossen ist, sogleich zerrissen und die zerrissenen Briefe werden unter gleicher commissioneller Aufsicht entweder verbrannt oder verstampft.

Sendungen, welche Geld, Documente oder sonstige Werthgegenstände enthalten, werden nebst den Adressen aufbewahrt, und es wird ein Verzeichniss darüber, welches die Versender und Empfänger, wie auch die Beischlüsse ersichtlich macht, mittelst der Landeszeitung zur allgemeinen Kenntniss gebracht. Diese Sendungen werden den sich ausweisenden Aufgebern oder Adressaten gegen Bezahlung der darauf haftenden Postgebühren verabfolgt.

Die Geldbeträge, welche nach Ablauf von drei Monaten nach der erwähnten Kundmachung des Verzeichnisses unbehoben liegen bleiben, werden zwar bei dem Postgefälle in Empfang verrechnet; allein es wird die Zurückgabe derselben, gleichwie der Documente und Werthgegenstände, auch nach dieser Frist noch verfügt, wenn von Seiten des Reclamanten das Eigenthumsrecht gehörig erwiesen wird.

In **Preussen** sind Briefe und andere Sendungen für unbestellbar zu erachten:

- a) wenn der Adressat am Bestimmungsorte nicht zu ermitteln ist und die Nachsendung nicht möglich oder nicht zulässig ist; auch sind die Postanstalten befugt, Briefe u. s. w. als unbestellbar zu behandeln, wenn nicht zu ermitteln ist, wer von verschiedenen gleichnamigen Personen der richtige Adressat ist;
- b) wenn die Sendung mit dem Vermerke „*poste restante*“

versehen ist und nicht binnen drei Monaten von der Post abgeholt wird;

c) wenn die Annahme verweigert wird.

Die unbestellbaren Sendungen werden zur Rückgabe an den Absender an die Post-Anstalt des Abgangs-Ortes zurückgesandt. Kann dieselbe den Absender nicht ermitteln, so wird der Brief an die vorgesetzte Ober-Postdirection eingesandt, welche durch Eröffnung derselben den Absender zu ermitteln sucht. Die mit der Eröffnung beauftragten, zur Verschwiegenheit besonders zu verpflichtenden Beamten nehmen Kenntniss von der Unterschrift und von dem Orte, müssen jedoch jeder weiteren Durchsicht sich enthalten.

Wird der Absender ermittelt, derselbe verweigert aber die Annahme oder lässt innerhalb 14 Tagen nach Behändigung des Begleitbriefes oder des Formulars zum Ablieferungsschein die Sendung nicht abholen, so können zum Verkauf geeignete Gegenstände öffentlich verkauft werden. Courshabende Papiere sind durch einen vereideten Mäkler zu verkaufen. Der Erlös und die etwa vorgefundenen baaren Gelder werden nach Abzug des Portos und der sonstigen Gebühren und Kosten der Post-Armenkasse überwiesen. Briefe und andere werthlose und deshalb zum Verkauf nicht geeignete Gegenstände können nach Ablauf der Frist vernichtet werden.

Ist der Absender auch auf die vorher vorgeschriebene Weise nicht zu ermitteln, so werden gewöhnliche Briefe und andere werthlose und deshalb zum Verkauf nicht geeignete Gegenstände nach Verlauf von drei Monaten, vom Tage des Eingangs derselben bei der Ober-Postdirection gerechnet, vernichtet, dagegen wird bei Briefen, deren Werth declarirt ist oder in denen sich bei der Eröffnung Gegenstände von Werth vorgefunden haben, ohne dass dieser declarirt worden ist, sowie bei Packeten mit und ohne Werthsdeclaration der Absender öffentlich aufgefordert, sich innerhalb vier Wochen zu melden und die unbestellbaren Gegenstände in Empfang zu nehmen. Die zu erlassende öffentliche Aufforderung, welche eine genaue Bezeichnung des Gegenstandes unter Angabe des Abgangs- und Bestimmungsortes, der Person des Adressaten und des Tages der Einlieferung enthalten muss, wird durch Aushang in

der Post-Anstalt des Abgangsortes und durch einmalige Einrückung in den öffentlichen Anzeiger des Amtsblattes des Regierungsbezirkes, in welchem der Abgangsort liegt, bekannt gemacht. Inzwischen lagern die Sendungen auf Gefahr des Absenders und nur Sachen, welche dem Verderben ausgesetzt sind, können sofort verkauft werden.

Bleibt die öffentliche Aufforderung ohne Erfolg, so wird mit dem Verkaufe der Sachen, und mit Vereinnahmung der Geldbeträge zur Post-Armenkasse verfahren. Meldet sich der Absender oder der Adressat später, so zahlt ihm die Post-Armenkasse die ihr zugeflossene Summe, jedoch ohne Zinsen zurück.

In **Bayern** müssen die unbestellbar an den Aufgabsort zurückgekommenen Briefe, wenn der Aufgeber aus Siegel oder Handschrift erkannt werden kann, demselben gegen Entrichtung des Portos ausgehändigt werden, wenn dieser aber nicht zu ermitteln ist, unter fortlaufender Nummer nach dem Datum ihrer Rückkunft in eine alljährlich neu anzulegende Liste eingetragen, mit Nummer und Datum versehen und dann 4 Wochen lang am Schalter ausgesteckt werden.

Meldet sich aber während dieser Zeit der Aufgeber, so ist ihm gegen Ausweis durch Siegel und Handschrift oder Aufgabsschein, wenn der Brief recommandirt ist, der Brief auszuhändigen und im letzteren Falle bescheinigen zu lassen; geschieht dagegen keine Anfrage, so ist der Brief nach 4 Wochen einzuziehen, in ein monatlich anzulegendes Verzeichniss überzutragen, und dieses mit den darin aufgeführten Retourbriefen spätestens am dritten Tage nach Ablauf eines Monats an das Bezirksamt einzusenden.

Wenn vom Bezirksamte eröffnete Briefe einer Expedition zur Bestellung an den Aufgeber zukommen, so ist dieser bei Vermeidung executiver Einschreitung zur Entrichtung des darauf haftenden Portos verbunden. Ist dagegen ein solcher Brief wegen Ablebens, Abreise oder Nichtausmittlung des Aufgebers nicht bestellbar, so ist solcher unter Angabe des Grundes in das Verzeichniss der Retourbriefe für den nächsten Monat aufzunehmen und mit diesen wieder einzusenden.

Wenn in **Sachsen** der Adressat eines Briefes verstorben, verschollen, oder wenn dessen Wohnung durchaus nicht

auszumitteln ist, oder wenn die Annahme der eingehenden Briefe, Gelder und Packete verweigert wird, so werden solche, nachdem die diesfallsige Bemerkung vom Briefträger auf der Rückseite gemacht worden ist, zum Behufe der Zurückgabe an den Absender, an den Ort der Aufgabe zurückgeschickt.

Die Postanstalten sind angewiesen, die Retourbriefe bei ihrer Zurückkunft an die Absender für das darauf haftende Porto zurückbestellen zu lassen, und wenn diese nicht aus der Aufschrift oder dem Siegel mit Sicherheit zu errathen sind, den Brief mit Behutsamkeit und Discretion zu eröffnen, und, ohne den Inhalt zu lesen oder der Neugierde Anderer Preis zu geben, sodann auf der Siegelseite den Namen und Ort des Absenders deutlich zu bemerken, an welchen der Brief zurückzugeben ist und diesen mit dem Postsiegel neben dem Siegel des Absenders wieder zu verwahren. Derselbe ist verbunden, den Brief zurückzunehmen und das darauf haftende Porto zu bezahlen. Ist der Absender aus dem eröffneten Briefe nicht zu ersehen oder nicht ausfindig zu machen, so wird das Porto für leere Briefe mittelst des als Beleg dienenden Briefs in der Rechnung in Ausgabe gebracht. — Die Vorschriften über die Behandlung der als unbestellbar oder sonst unanbringlich zum Erliegen gekommenen Geldbriefe, Post- und Passagierstücke können hier übergangen werden.

Die fernere Aufführung der Vorschriften anderer Staaten über die Behandlung der Retourbriefe würde zu weit führen, nur möge noch auf die beim Postwesen des Herzogthums Braunschweig bestehende zweckmässige und nachahmungswerthe Einrichtung aufmerksam gemacht werden, wornach zur Uebersendung von Retourbriefen, welche behufs der Zurückgabe an die Absender von Seiten der Postanstalt haben geöffnet werden müssen, als Enveloppe halbe Bogen verwendet werden, deren innere Seite folgenden Abdruck enthält:

„Extract aus dem §. 94 der herzoglichen Post-Verordnung vom 13. August 1832, das Verfahren bei nicht anzubringenden Postsendungen betr.

Wenn ein Brief oder sonstiger Postgegenstand wegen mangelhafter oder undeutlicher Adresse, oder weil der Empfänger aller angewandten Mühe ungeachtet nicht zu

erfragen ist, nicht bestellt werden kann, oder wenn die Annahme verweigert wird, so sollen dergleichen Gegenstände ohne Verzug mit Angabe der Ursache der Zurücksendung nach dem Abgangsorte retour gehen. Falls die Postanstalt, welche einen solchen Brief zurückerhält, den Absender an der Handschrift oder an dem Siegel erkennt und keinen Zweifel darüber hegt, so soll der Brief sofort zurückgegeben und das darauf haftende Porto vom Absender bezahlt werden. Ist der Absender aber zweifelhaft oder ganz unbekannt, so müssen die Adressen solcher Briefe drei Monate lang am Postfenster oder an einem sonst in die Augen fallenden Orte am Postcomtoir in einem besonderen Verzeichnisse aufgestellt werden.¹⁾ Nach Verlauf anderweitiger drei Monate²⁾ werden die nicht zurückgeforderten Briefe von der Post-Direction oder einer eigends dazu ernannten Commission eröffnet, und nur allein die Unterschrift inspicirt, sodann durch das Post-Directions- oder Commissions-Siegel wieder verschlossen und mit dem darauf bemerkten Namen des Absenders und Portobetrages an den Absendungsort zur Abgabe an den Aufgeber zurückgesandt. Die ohne Unterschrift und von unbekannten Absendern herrührenden Briefe werden von der Post-Direction nach Jahresfrist vernichtet.

Mit Bezugnahme auf die vorstehende gesetzliche Bestimmung und nach deren Erfüllung wird ein der Unterschrift nach von Ihnen abgesandter Brief hierneben unter Anrechnung des darauf haftenden Portos und Bestellgeldes übermittelt.

Braunschweig, den
Herzoglich Braunsch. Lüneb. Eisenbahn-
und Post-Direction.“

Aus den dargelegten und andern Bestimmungen folgert nun, dass die Retourbriefe an den Absendungsort zurück-

1) Der angezogene §. lautet hier vollständig: „Kein Postbeamter darf also einen solchen Brief eigenmächtig erbrechen. Meldet sich nach Ablauf der drei Monate keiner der Absender, so sollen die Briefe an die Post-Direction abgesendet werden, und hat dieselbe die Adressen in den hiesigen Anzeigen bekannt zu machen und die Absender zur Einlösung aufzufordern.“

2) Zu ergänzen mit: „nach dieser öffentlichen Bekanntmachung.“

geschickt werden, wo sie, wenn der Absender aus der Handschrift oder dem Siegel mit Gewissheit nicht erkannt werden kann, vielleicht auch nachdem deren Adressen *in natura* oder in einem Verzeichnisse eine Zeit lang ausgestellt gewesen sind, von den Postanstalten entweder geöffnet oder an die vorgesetzte Behörde oder Commission zur dortigen Eröffnung gesendet werden, um die Briefe entweder den Absendern zuzustellen oder unter gewisser Voraussetzung zu vernichten.

Bei welcher Behandlungsmodalität der Retourbriefe wird am meisten das Briefgeheimniss gewahrt oder überhaupt, in welcher Weise sind am zweckmässigsten diese Art Briefe zu behandeln?

Retourbriefe sollten nirgends das gewöhnliche Schicksal der Krebse des Buchhandels haben und am Orte ihrer Entstehung oder sonst wo zu Makulatur werden, oder dem Feuertode verfallen. Der Absender eines unbestellbaren oder zurückgewiesenen Briefes hat ein heiliges Recht, ihn zurückzuerhalten. Viel ist oft an baldiger Zurückerhaltung solcher Briefe gelegen. Und nur da, wo die Eröffnung der Retourbriefe durch die Umstände unabweisslich geboten ist, sollte mit derselben verfahren werden, und das Geschäft der unumgänglichen Oeffnung solcher Briefe sollte überall nur reinen Händen und discreten Augen anvertraut sein.

Die Post hat schlechterdings das Recht nicht, Objecte, die ihr zur Beförderung und Bestellung an den Adressaten übergeben werden, ohne Weiteres zu vernichten, auch dann nicht, wenn der Auftrag durch unvorhergesehene Umstände nicht auszuführen ist. In diesem Falle hat sie vielmehr die Verpflichtung, Alles anzuwenden, um den Auftraggeber, den Adressanten, hiervon in Kenntniss zu setzen und das erhaltene Object da nöthig wieder zurückzugeben und sich somit des erhaltenen Auftrags wieder zu entledigen. Hieraus leitet sich aber auch zugleich das Recht für die Postanstalt ab, unter möglichster Sicherstellung des Briefgeheimnisses Retourbriefe öffnen zu können, weil nur durch die Eröffnung derselben in gewissen Fällen es möglich ist, dem Eigenthümer das Beförderungs-Object wieder zurückzustellen. Aus dem Gesagten geht hervor, dass es sich nicht empfiehlt, zurückbestellbare Retourbriefe zu vernichten oder die Eröffnung derselben den Postanstalten oder den Vor-

ständen derselben am Absendungs-Orte zu überlassen. Letztere Verfahrungsweise deshalb nicht, weil hierdurch die grösstmögliche Sorgfalt zur Bewahrung des Briefgeheimnisses nicht gewährt wird. Die Gründe hierfür liegen zu nahe, um sie noch besonders anzuführen.

Zur Eröffnung der Retourbriefe darf aber erst dann geschritten werden, wenn vorher zur Erlangung dessen, was durch die Eröffnung erzielt werden soll, das Nöthige und Zweckdienliche geschehen ist, wenn in dem gelesensten öffentlichen Blatte des Abgangsortes oder des Bezirkes, in welchem derselbe liegt, das Lagern von Retourbriefen unter näherer Angabe der Adresse bekannt gemacht worden ist. Nur erst dann, wenn die da nöthig mehrmalige Publication erfolglos bleibt, ist mit der Eröffnung des Retourbriefes zu verfahren, aber nicht am Orte der Aufgabe, weil hier möglicherweise am ersten ein Interesse an dem Inhalte des Briefes vorausgesetzt werden kann, sondern am Sitze der oberen oder obersten Postbehörde, resp. bei einem Haupt-Postamte, und zwar nicht ohne Zeugen.

Rechtfertigt sich nun zwar eine derartige Eröffnung von unanbringlichen Briefen durch sich selbst, so ist doch nichtsdestoweniger bei der hohen Wichtigkeit des Gegenstandes und bei dem vorherrschenden Misstrauen des auf seine geheimen Interessen wachsamem Volkes gegen Staatsanstalten die bei dem braunschweigischen Postwesen eingeführte, oben erwähnte Einrichtung, wornach in jedem einzelnen Falle durch den Abdruck der Gesetzesstelle die Legalität des Verfahrens dargethan wird, gar sehr zu empfehlen. Nächstdem hat aber auch diese Einrichtung das Gute, dass durch den Verschluss der Enveloppe, welche den eröffneten Retourbrief in sich enthält, die Handschriften der Correspondenten gegen ihren Willen den Postbeamten nicht so leicht bekannt werden.

Heilig sei das Briefgeheimniss, darum vermeide man auch jeden Schein der Entheiligung!

Ueber das Institut der Separat-Eilfahrten in Oesterreich.

Unter Separat-Eilfahrten sind jene, von den regelmässigen periodischen, zum Personen-Transporte dienende

Fahrpostcoursen unabhängigen Eilfahrten zum Personen-Transporte zu verstehen, welche auf besonderes Begehren der Reisenden zu jeder beliebigen Zeit mittelst Aerarial-Eilwagen auf bestimmten Routen stattfinden, insofern sämtliche Plätze des Wagens bezahlt werden.

Dabei ist es der Reisegesellschaft überlassen, entweder ohne Aufenthalt durchaus zu fahren, oder zu speisen, oder zu übernachten, wann und wo es ihr gefällt; nur muss dieselbe einen bestimmten Zeitraum vor der Abfahrt ihren Reiseplan genau angeben, damit hiernach die nöthigen Bestellungen gemacht werden können.

Die Reisegebühr für einen Platz ist mit dem jeweiligen Betrage des für ein Pferd entfallenden Rittgeldes festgesetzt. Aus dem Passagierporto werden von der Postcasse die entfallenden Weg-, Brückenmauth- und Ueberschiffungs-Gebühren, sowie das Postillons-Trinkgeld berichtigt. Zur Vermeidung eines Aufenthaltes bei den Mauthschranken ist die Einrichtung getroffen, dass bei Separat-Eilfahrten (wie bei Extrapostfahrten mit dem Stundenpasse) jeder Postmeister das erforderliche Aerarial-, Weg-, Brückenmauth- und Ueberfahrtsgeld dem Postillon mitzugeben und letzterer erst beim Zurückreiten die Gebühr dem Mauth- oder Ueberfuhrspächter gegen Bollete baar zu bezahlen hat.

Wird während der Reise wegen Elementar-Ereignissen aus was immer für einer Veranlassung eine Zuspannung nothwendig, so hat der Reisende jede hierdurch veranlasste Mehrausgabe aus Eigenem zu bestreiten und auch sogleich an jene Poststation baar zu entrichten, welche die Zuspannung geleistet hat.

Bei Separat-Eilfahrten wird ein Kind unter vier Jahren von einer besonderen Gebührenzahlung insofern freigelassen, als in der Bepannung durch das mit 25 Pfund anzunehmende Gewicht des Kindes nicht eine Zuspannung erforderlich ist; in dem letzteren Falle sind die Reisenden verpflichtet, das dritte zuzuspannende Pferd besonders zu bezahlen. Wenn das mitgenommene Kind aber 4 bis 12 Jahre alt ist, wird dessen Gewicht mit 50 Pfund angenommen, und unter der eben bemerkten Voraussetzung ist bei etwa entfallendem Mehrgewichte die erforderliche Zuspannung von den Reisenden zu bezahlen. In Betreff des Alters der Kinder ist sich lediglich an den Ausspruch und

die Angabe der Reisegesellschaft, die das Kind mitnimmt, zu halten, und nur in dem Falle, wenn die Altersangabe augenscheinlich unrichtig wäre, ist der betreffende Postbeamte berechtigt, das Alter des Kindes nach seinem eigenen Ermessen zu bestimmen.

Für jeden Platz des Wagens werden bei Separatfahrten 50 Pfund im Gewichte und 400 Fl. im Werthe gebührenfrei belassen.

Die Bespannung wird nach Verschiedenheit der Wagen, in welchen die Reise zurückgelegt wird, und nach der Schwere der Ladung bestimmt.

Das Postwesen des Grossherzogthums Oldenburg.

Bekanntlich besteht das Grossherzogthum Oldenburg aus drei von einander getrennten Provinzen: dem Herzogthum Oldenburg (99 Q.-M. mit 230,969 Einw.), dem Fürstenthum Lübeck (6 $\frac{1}{2}$ Q.-M. mit 22,446 Einw.) und dem Fürstenthume Birkenfeld (9 $\frac{1}{4}$ Q.-M. mit 32,034 Einw.). Im Fürstenthume Birkenfeld (mit dem Postamte II. Kl. Birkenfeld und den Postexpeditionen II. Kl. Herrstein, Idar, Nohfelden und Oberstein) übt Preussen das Postregal durch die Ober-Postdirection zu Trier aus, im Fürstenthume Lübeck (mit dem Postamte und der Posthalterei Eutin und der Post-Expedition Schwartau) ist die Verwaltung des Postwesens der königl. dänischen General-Postdirection durch Vertrag zeitweilig überlassen, und nur im Herzogthume Oldenburg hat Oldenburg eigene Postverwaltung.

Dieselbe gehört zum Geschäftskreise der herzoglichen Regierung. Eine besondere Behörde für das Postwesen bildet die Postdirection, bestehend aus einem Mitgliede der Regierung, zur Zeit Regierungsrath Bödecker, als Vorstand, dann aus einem Postinspector, zwei Postcontroleuren, einem Secretair und einem Expedienten. Unter der Postdirection stehen: das Haupt-Postamt Oldenburg, dessen Vorstandsstelle (Postdirector) zugleich von dem genannten Regierungsrathe verwaltet wird, und 64 Postanstalten (Postämter, Postverwaltungen und Postspeditionen mit und ohne Posthaltereien.

Dem deutsch-österreichischen Postvereine hat sich die oldenburgische Postverwaltung seit dem 1. Januar 1852 angeschlossen.

Mit dem 1. Januar 1855 wurde bei den grossherzoglichen Postanstalten ein neues Expeditions- und Berechnungs-Verfahren eingeführt, welches die Trennung der Briefpost-Gegenstände von den Fahrpost-Gegenständen bei der Kartirung und die Berechnung alles Portos und Frankos, auch der Auslagen da, wo die Erhebung erfolgt, zur Grundlage hat. Neben den Frachtkarten werden noch Frachtzettel angefertigt. Entlastungskarten sind eingeführt. Ueberhaupt scheint die ganz vorzüglich ausgearbeitete, aus 6 Abschnitten und 47 §§. bestehende „Instruction über das Expeditions- und Berechnungs-Verfahren bei den grossherzoglichen oldenburgischen Postbureaux“ vom September 1854 die königlich hannoversche zum Muster zu haben und weicht also auch von dem preussischen Verfahren nicht wesentlich ab.

Ueber die Benutzung der Brief-, Fahr- und Personenposten des Herzogthums Oldenburg bestehen folgende Bestimmungen:

I. Allgemeine Bestimmungen.

§. 1. Die Entfernungen werden nach geographischen Meilen (15 auf einen Grad des Aequators) gemessen und zwar:

a) für Briefpostsendungen im Postvereinsgebiete, in gerader Linie zwischen den beiden betreffenden Postorten; die in den Postanstalten aushängenden Meilenzeiger geben die Entfernungen an, nach welchen bei denselben das Porto für einen einfachen Brief zu erheben ist. Nach mehreren Orten in der Lombardei, nach welchen die Briefe nur durch die Schweiz befördert werden können, ist ausser dem Vereinsporto ein Transitporto von $2\frac{2}{5}$ Gr. zu zahlen.

b) für Päckerei- und Werthsendungen zwischen Orten des Herzogthums und des Königreichs Hannover, welche unter 20 Meilen in gerader Linie von einander entfernt liegen, so wie zwischen den weiter entfernt liegenden Orten der königl. hannov. Landdrostei Osnabrück, in gerader Linie zwischen den beiden fraglichen Orten;

im übrigen sind zwischen den betreffenden Postverwaltungen Grenzpunkte zur Auswechselung der Fahrpostsendungen etc., festgestellt, und werden die Entfernungen nach diesen Grenz- und Auswechselungspunkten und zwischen denselben in gerader Linie gemessen. Im Inlande geschieht die Berechnung nach der Entfernung in gerader Linie.

c) für Personengeld und Ueberfrachtporto im Inlande, auf dem zurückgelegten Wege nach Maassgabe des dessfälligen Meilenzeigers.

§. 2. Für Postsendungen (§. 1. a. b.) nach Orten, an denen sich keine Postanstalt befindet, ist die Entfernung des nächsten Postortes maassgebend.

§. 3. Die Gewichtsermittlungen geschehen nach dem Zollgewichte der Zollvereinsstaaten ($100 = 107$ Pfd. Oldenburg.) und wird davon 4 Loth zu $4\frac{1}{8}$ Loth dasigen Landesgewichts gerechnet.

§. 4. Das Porto wird nach Thalern, Groten und Schwaren (1 Thaler $= 30$ Silber Groschen, 1 Silber Groschen $= 12$ Pfennige $= 12$ Schwaren $= 2\frac{2}{5}$ Grote) berechnet, und ist in den bei den Landescassen geltenden Münzsorten zu leisten.

§. 5. Das Porto ist zu entrichten für frankirte Postsendungen sofort bei der Abgabe, für unfrankirte Sendungen bei der Empfangnahme.

§. 6. Die Postsendungen können in der Regel frankirt oder unfrankirt aufgegeben werden; eine theilweise Frankirung ist dagegen weder für die Correspondenz innerhalb des Vereinsgebiets, noch für Briefe nach dem Auslande, wobei eine gänzliche Frankirung gestattet ist, zulässig.

§. 7. Die Adressen, also auch der Bestimmungsort, müssen bei allen Postsendungen deutlich angegeben werden.

Bei mehrern Orten gleichen Namens, sowie bei einzeln liegenden Dörfern, Gütern und Häusern ist das Kirchspiel, Amt oder nächste Postbureau anzugeben.

Postsendungen, die nach einem Orte bestimmt sind, wo kein Postlager sich befindet, müssen von dem nächsten Postlager oder Postbureau abgefordert werden.

Für Sendungen, welche mit der Post nach einem innerhalb desselben Kirchspiels belegenen Orte befördert

werden, ist das tarifmässige Porto für die kleinste Entfernung zu berechnen.

§. 8. Adressen, auf denen das Wort: frei oder franco durchstrichen oder ausradirt ist, werden nicht angenommen.

§. 9. Gegenstände, die zur Post geliefert sind, können nur vor Abschluss der Post, womit sie abgehen sollen, zurückgegeben werden, und muss dann, wenn der Absender und dessen Handschrift unbekannt ist, eine Abschrift der Adresse von der nämlichen Hand und ein Abdruck des Siegels beigebracht werden.

§. 10. Die *poste restante* bezeichneten Sendungen, welche nicht abgeholt sind, werden, wenn nicht von Seiten des Aufgebers oder des Adressaten eine andere Verfügung getroffen ist, nach Ablauf von drei Monaten nach dem Aufgabsort zurückgesandt.

Sendungen, deren Annahme von den Adressaten verweigert wird, werden ohne Verzug, — Sendungen, deren Adressaten nicht ermittelt oder deren Bestellung sonst nicht bewirkt werden kann, spätestens nach Ablauf von zwei Monaten vom Tage des Eintreffens, an den Aufgabsort zurückgesandt.

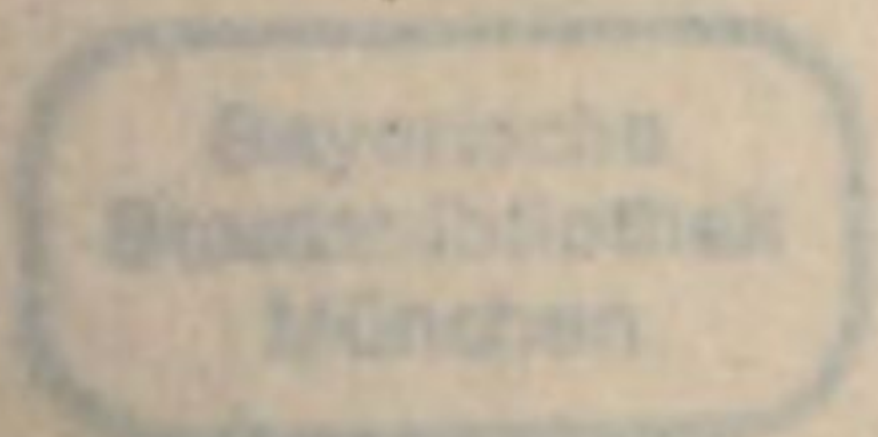
In allen vorgedachten Fällen ist der Grund der Zurücksendung auf dem Briefe anzugeben.

Jeder Aufgeber ist verpflichtet, die Retoursendung gegen Entrichtung des darauf haftenden Portos wieder anzunehmen.

Die Erklärung über Nichtannahme eines Briefes oder einer sonstigen Sendung muss sofort bei der Vorzeigung, jedenfalls vor der Eröffnung geschehen.

Sendungen, die geöffnet oder geöffnet gewesen sind, werden nicht zurückgenommen, und bleibt der Portobetrag dem Adressaten zur Last, ausgenommen, wenn ein Brief oder Adressbrief wegen gleichlautenden Namens von Jemand, an den derselbe nicht bestimmt war, geöffnet ist, oder wenn der Brief Lotterieloose enthält.

§. 11. Von unrichtig geleiteten Sendungen ist nur dasjenige Porto zu erheben, welches bei richtiger Versendung vom Absendungsorte bis zum Bestimmungsorte sich ergibt.



II. Besondere Bestimmungen.

1. Briefpostsendungen.

§. 12. Das Porto beträgt für einen einfachen Brief ohne Werthangabe von und nach den sämtlichen Postvereinsstaaten und im Inlande:

bis zu 10 Meilen einschliesslich $2\frac{2}{5}$ Gr. = 1 Sgr.

über 10 und bis zu 20 Meilen einschliesslich $4\frac{4}{5}$ Gr. = 2 Sgr.

über 20 Meilen $7\frac{1}{5}$ Gr. = 3 Sgr.

§. 13. Als einfacher Brief wird ein solcher angesehen, welcher weniger als 4 Loth Zollgewicht ($\frac{1}{30}$ Th. = $4\frac{1}{8}$ Loth Landesgewicht) wiegt. Für jedes Loth Mehrgewicht ist das Porto für einen einfachen Brief zu erheben, mithin für einen Brief:

von 1 Loth bis nicht voll 2 Loth 2faches Briefporto,

„ 2 „ „ „ 3 „ 3 „ „

„ 3 „ „ 4 „ 4 „ „

§. 14. Unfrankirte Briefsendungen von und nach den Postvereinsstaaten unterliegen jedoch einem Zuschlage von $2\frac{2}{5}$ Gr. (1 Sgr.) für jedes Loth (für je $4\frac{1}{8}$ Loth).

Bei der Correspondenz im Inlande, von und nach dem Gebiete der Hansestadt Bremen und dem nicht zum Postvereine gehörenden Auslande findet dieser Zuschlag keine Anwendung.

§. 15. Die Frankatur von Briefen ohne Werthangabe, welche im Inlande bleiben oder nach Postvereinsstaaten bestimmt sind (nicht auch von andern Postsendungen), kann durch Frankomarken geschehen, welche zum Werthe von

$\frac{1}{30}$ Thlr. = $2\frac{2}{5}$ Gr. = 1 Sgr. (auf blauem Papier),

$\frac{1}{15}$ „ = $4\frac{4}{5}$ „ = 2 „ (auf rothem Papier),

$\frac{1}{10}$ „ = $7\frac{1}{5}$ „ = 3 „ (auf gelbem Papier),

ferner für Kreuzbandsendungen (§. 19) zum Werthe von

$\frac{1}{90}$ Thlr. = $\frac{4}{5}$ Gr. = $\frac{1}{3}$ Sgr. (auf grünem Papier),

bei den Postbüreaux gekauft werden können.

Die zur Deckung des tarifmässigen Portos erforderlichen Marken sind, nach Anfeuchtung des auf der Rückseite derselben befindlichen Klebestoffs, auf der Adressseite des Briefes, in der oberen Ecke links, durch Aufdrücken haltbar zu befestigen.

Durch Marken frankirte, nicht aber recommandirte Briefe, können wie unfrankirte Briefe in den Briefkasten gelegt werden.

Sind die Marken abgefallen, so werden die Briefe als unfrankirt behandelt. Bei Briefen, welche durch Marken unzulänglich frankirt sind, ist der auf dem Briefe zu bezeichnende Fehlbetrag von dem Adressaten, bei Sendungen nach dem Postvereinsgebiete (§. 14) mit dem Zuschlage für unfrankirte Briefe, zu entrichten; eine Verweigerung der Nachzahlung gilt für eine Verweigerung der Annahme des Briefes.

Ist durch aufgeklebte Marken mehr als das taxmässige Porto entrichtet, so trägt der Absender den Verlust.

Die aufgeklebten Marken werden von dem Postbureau des Aufgabsortes überdruckt, und verlieren dadurch ihre fernere Gültigkeit.

§. 16. Briefschaften ohne Werthangabe, bis zu 4 Loth ausschliesslich, unterliegen der Behandlung als Briefpostsendungen, schwerere der Päckereitaxe, wenn nicht bei Sendungen ins Ausland von dem Aufgeber durch einen Beisatz auf der Adresse ein anderes ausdrücklich verlangt wird.

Derartige aus dem Postvereinsauslande mit der Briefpost eingehende Sendungen werden, ohne Unterschied des Gewichts, mit der Briefpost weiter befördert und ganz wie Briefpostsendungen behandelt.

§. 17. Bei Briefen mit Einschlüssen wird nur das Gesamtgewicht berücksichtigt.

Sollte sich ergeben, dass Sendungen über 4 Loth aus zusammengepackten einzelnen Briefen bestehen, so ist das einfache Briefporto so vielfach zu erheben, als das Gewicht der Sendung Lothe beträgt.

§. 18. Wenn Jemand Briefe und Briefpackete in Kisten, Schachteln oder Packeten etc. verpacken sollte, um das Briefporto zu umgehen, so ist im Entdeckungsfalle das vierfache Porto von jedem Briefe zu berechnen.

Verweigert Derjenige, an den der Gegenstand mit den darin befindlichen Briefen adressirt ist, die Annahme, so ist er verpflichtet, den Absender nahnhaft zu machen, und es fallen die aus der verweigerten Annahme entstehenden

Nachtheile der Post nicht zur Last. Entsteht in dieser Beziehung ein Verdacht, so hat der Postbeamte die Berechtigung, von dem Absender oder Empfänger die Eröffnung im Postbureau zu verlangen.

§. 19. Für unter Kreuz- oder Streifband versandte gedruckte lithographirte Sachen, als Journale, Brochüren, Circulare, Preiscourante, Empfehlungsschreiben und dergleichen, wenn solche ausser der Adresse, dem Datum und der Namensunterschrift nichts Geschriebenes enthalten, sowie für Correcturbogen, die keine anderen Aenderungen und Zusätze enthalten, als zur Correctur gehören, wird im Postvereinsgebiete, wenn die Sendung bei der Aufgabe frankirt wird, ohne Unterschied der Entfernung, der Satz von 4 Schw. für das Loth, sonst aber das gewöhnliche Briefporto erhoben. Dieser Portosatz findet bei Sendungen im Inlande auch dann noch Anwendung, wenn in den Circularen, Empfehlungsschreiben etc. die Namen des Absenders oder des empfohlenen Reisenden, oder der Abgansort geschrieben sind.

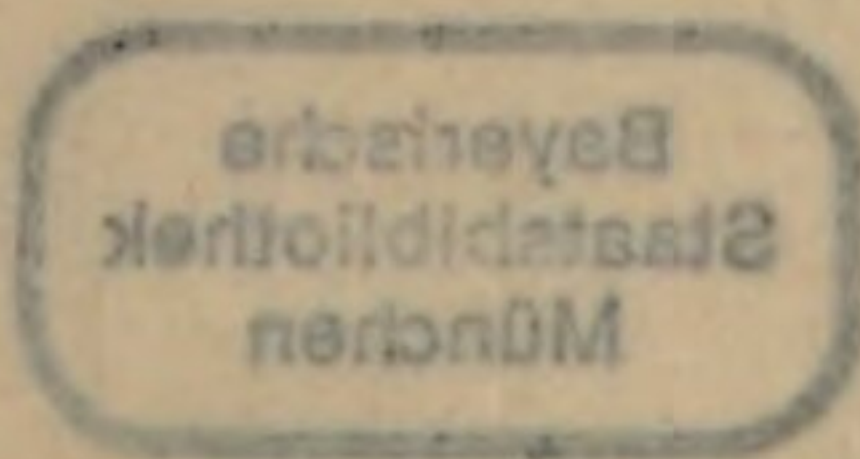
§. 20. Für Waarenproben und Muster, wenn sie dergestalt verwahrt aufgegeben werden, dass die Beschränkung des Inhalts auf diese Gegenstände leicht ersichtlich ist, wird für je 2 Loth das einfache Briefporto nach der Entfernung erhoben.

Diesen Sendungen darf, wenn die erwähnte Ermässigung zur Anwendung kommen soll, nur ein einfacher Brief angehängt werden, welcher bei der Austaxirung mit der Waarenprobe oder dem Muster zusammen zu wiegen ist. Ist der Brief schwerer, so wird die Sendung als gewöhnliche Briefpostsendung taxirt.

Solche Sendungen werden nur bis zu einem Gewichte von 4 Loth ausschliesslich als Briefpostsendungen nach den vorstehenden Bestimmungen behandelt.

§. 21. Briefe, welche den Adressaten nachgesandt werden sollen, nach einem andern, als dem ursprünglich auf der Adresse bezeichneten Bestimmungsorte, sind aufs Neue als solche zu taxiren, die an dem Orte, von wo die Nachsendung erfolgt, nach dem neuen Bestimmungsorte aufgegeben werden, jedoch wird der im §. 14. erwähnte Zuschlag nicht berechnet.

§. 22. Für Briefe, welche mit *poste restante* be-



zeichnet sind, ferner für Briefe, deren Annahme verweigert, oder deren Bestellung nicht hat bewirkt werden können, ist für die Rücksendung, wenn sie bei der Aufgabe frankirt sind, kein Porto zu erlegen; sind sie unfrankirt übersandt, so ist nur Porto für die Hinsendung zu berechnen.

§. 23. Für die fremden, nicht zum Postver-eine gehörenden Staaten kommen bei der Berechnung des Porto etc. die besonderen, mit den betreffenden Staaten verabredeten Bestimmungen zur Anwendung.

2. Päckereisendungen ohne Werthangabe.

§. 24. Das Porto für Päckereisendungen (§. 15.) ohne Werthangabe wird nach dem Gewichte und der nach §. 1. unter b. ermittelten Entfernung, in jedem von der Sendung berührten Postgebiete besonders, berechnet, und darnach zusammengesetzt.

Das Porto beträgt in der Regel für jedes Pfund und Bruchtheile eines Pfundes auf jede 5 Meilen, welche in einem Postgebiete zur Berechnung kommen (wobei Entfernungen unter 5 Meilen für volle 5 Meilen gerechnet werden), 2 Schwaren.

Mindestens ist aber an Porto für derartige Sendungen:

- a) innerhalb der Grenzen des Herzogthums und von und nach Bremen das doppelte Briefporto,
- b) für andere Fahrpostgegenstände innerhalb des Postvereinsgebiets ist mindestens das einfache Briefporto in jedem Postgebiete zu entrichten.

§. 25. Wenn mehrere Packete zu einer Adresse gehören, so wird für jedes einzelne Stück der Sendung das Porto besonders berechnet.

§. 26. Zurückgesandte Päckereien unterliegen dem tarifmässigen Porto für den Hinweg und für den Rückweg.

§. 27. Nur kleine bis $\frac{1}{2}$ Pfd. schwere Packete werden adressirt angenommen.

Schwerere Packete müssen von einem Adress-briefe (nach Frankreich, Belgien und den Niederlanden von einer offenen Adresse) begleitet sein, auf welchem die Verpackung und Bezeichnung der Sendung übereinstimmend

mit der Angabe auf dem Packete, genau angegeben ist. Die Bezeichnung muss aus Buchstaben, Zahlen oder Figuren und dem Bestimmungsorte, bei Geldern auch der Summe bestehen und deutlich und so angebracht sein, dass sie nicht abzulösen oder leicht auszulöschen ist. Die Siegel auf den Sendungen und den Adressbriefen müssen übereinstimmen.

§. 28. Die Päckereien, welche über Brake und Bremen gehen, müssen steuerseitig verschlossen werden, denjenigen, welche nach den Niederlanden, Belgien, Frankreich, Dänemark, Schweden und Norwegen bestimmt sind, muss eine besondere, den Adressbrief begleitende Declaration (den Sendungen nach Oesterreich, der Schweiz, Frankreich, den Niederlanden und Belgien *in duplo*) beigelegt sein, welche über den Inhalt, den Werth, die Emballage, Signatur und das Gewicht Nachweisung enthält und von dem Absender unterschrieben ist. Die Declarationen zu den Packeten nach Belgien und Frankreich müssen in französischer Sprache abgefasst oder doch mit lateinischen Buchstaben geschrieben sein.

§. 29. Adressbriefe und Declarationen zu Packetsendungen werden nicht mit Porto belegt, wenn sie das Gewicht von 4 Loth nicht erreichen. Für schwerere Adressbriefe ist das Porto nach der Päckereitaxe ohne Anrechnung eines Freigewichts zu zahlen. Enthält ein Adressbrief declarirte Wertheinlagen, so ist für denselben das tarifmässige Briefporto und die Werthtaxe für den angegebenen Werth zu entrichten.

§. 30. Alle Päckereien müssen angemessen, und zwar so verpackt sein, dass sie durch den Transport, durch das Zusammenpacken mit andern Gegenständen, durch das Umladen und auch durch die Witterung nicht leiden können.

Sollte der Absender diese Bestimmungen unbeachtet lassen, so ist die Post nicht verpflichtet, einen Schadenersatz zu leisten.

§. 31. Wildprett muss entweder in Leinen, Matten oder Wachstuch verpackt, oder es muss eine hölzerne Etikette mit Signatur angehängt werden.

§. 32. Unförmlich grosse Packete mit Sträuchern, Wolle, Bäume etc. ist die Post anzunehmen nicht verpflichtet.

Das Gewicht bis zu welchem für die Reit- und Botenposten im Herzogthume Packete angenommen werden können, ist bis zu 5 Pfd. festgesetzt; solche Packete müssen sich aber ihrer Form etc. nach zu dieser Versendung eignen. Sollte die Versendung mit der ersten Post nicht thunlich sein, so geschieht sie mit einer der folgenden Posten.

Schwerere Gegenstände werden nur so weit befördert, als Fahrposten gehen, und wird dann bei Sendungen innerhalb des Herzogthums der Adressbrief, mit einer Angabe des Postbureaus, wo die Abforderung geschehen muss, versehen, mit nächster Post an die Adressaten portofrei gesandt.

Bei der Abforderung der Poststücke müssen die Adressen vorgezeigt werden.

§. 33. Für das Auslaufen der mit Flüssigkeiten gefüllten Tonnen etc. wird kein Ersatz geleistet, für das Verderben von Victualien nur dann, wenn dieselben durch die Nachlässigkeit eines Postbeamten länger unterwegs gewesen, als es nach dem Postengange hätte sein müssen.

§. 34. Vitriol, Schiesspulver, Scheidewasser, Knallsilber, Zündhölzer u. s. w. und Gegenstände, welche den Postgütern leicht verderblich werden können, dürfen mit den Posten nicht versandt werden. Geschieht dies aber dennoch heimlich oder unter unrichtiger Bezeichnung, so haftet der Absender oder *in subsidium* auch der Empfänger, wenn die Versendung durch die Post durch ihn veranlasst ist, für allen durch die Sendung verursachten Schaden. Die Postbeamten sind, sobald sich ein Verdacht ergiebt, dass die obige Bestimmung übertreten werde, berechtigt, die Eröffnung der Päckerei etc. von dem Absender oder Empfänger im Postbureau zu verlangen.

§. 35. In den Orten des Herzogthums, in welchen die Abgabe durch Briefträger oder Wagenmeister geschieht, ist diesen als Bestellgeld für Packete bewilligt:

über	1 Pfund	bis	10 Pfund	incl.	1 Groten
„	10	„	25	„	2 „
„	25	„	50	„	3 „
„	50	„	75	„	4 „
„	75	„	100	„	5 „
und für jede 50 Pfund mehr 1 Groten.					

Diese Gebühr wird auch für frankirte Packete bezahlt, wenn solche nicht, was jedem unbenommen bleibt, abgeholt werden.

3. Geld- und sonstige Werthsendungen, auch recommandirte Briefe, Expresssendungen, Nachnahmen und baare Einzahlungen.

§. 36. Dem Absender einer Brief- oder Päckereisendung, auch wenn sie in Geld besteht, bleibt es freigestellt, durch Angabe des Werths die Grenzen der verlangten Garantie nach eigenem Ermessen zu bestimmen, oder auch eine Briefsendung zu recommandiren.

Die Werthangabe muss in Courant geschehen.

§. 37. Für Sendungen mit declarirtem Werth ist
1. im Herzogthum Oldenburg und zwischen demselben und dem Gebiete der Hansestadt Bremen ausser dem tarifmässigen Päckerei-Porto für jede 100 Thlr. des declarirten Werthes ohne Rücksicht auf die Entfernung als Werthtaxe $1\frac{1}{5}$ Gr. zu entrichten.

Für Briefe mit declarirten Wertheinlagen ist demnach, ausser der obigen Werthtaxe, stets mindestens das tarifmässige zweifache Briefporto zu entrichten.

Ausnahmsweise ist jedoch für Briefe mit Geld- und derartigen Werthsendungen bis zu 5 Thlr. nur einfaches, für Summen von 5 bis 50 Thlr. einschliesslich nur zweifaches Briefporto zu entrichten.

2. von und nach dem übrigen Postvereinsgebiete ist neben dem tarifmässigen Päckerei-Porto (§. 24) in jedem durch die Sendung berührten Postgebiete zu entrichten:

auf Entfernungen

bis und von 50 Meilen 1 Sgr. = $2\frac{2}{5}$ Gr.

auf Entfernungen

über 50 Meilen 2 Sgr. = $4\frac{4}{5}$ Gr.

für jede 100 Thlr. des declarirten Werths.

Für geringere Summen als 100 Thlr. ist stets der Betrag für das volle Hundert zu entrichten.

§. 38. Recommandirte Briefe werden nur frankirt angenommen.

Dafür ist von dem Aufgeber neben dem tarifmässigen

Porto eine Recommandationsgebühr zu entrichten, welche ohne Rücksicht auf die Entfernung und das Gewicht

a) für den Verkehr im Innern des Herzogthums und mit der Stadt Bremen $2\frac{2}{5}$ Gr.

b) für den Verkehr mit dem übrigen Postvereinsgebiete $4\frac{4}{5}$ Gr.

beträgt.

Verlangt der Absender eine Empfangsbescheinigung des Adressaten (Retour-Recepisse), so ist dies auf der Adresse zu bemerken, und dafür bei der Aufgabe eben so viel als die Recommandationsgebühr beträgt, zu entrichten.

Kreuzband- und Probesendungen können gleichfalls re-commandirt werden, und ist dafür neben dem tarifmässigen Porto (§§. 19, 20) die Recommandationsgebühr wie für Briefe zu entrichten; es finden dann darauf auch alle Bestimmungen über re-commandirte Briefe Anwendung.

§. 39. Re-commandirte Briefe nach und aus den Vereinsstaaten, auf welchen der Absender das schriftliche Verlangen gesetzt hat, dass sie durch einen Expressen zu bestellen sind, müssen sogleich nach der Ankunft den Adressaten besonders zugestellt werden.

Für jeden solchen am Orte der Abgabepostanstalt zu bestellenden Expressbrief ist, wenn die Bestellung am Tage erfolgt, eine Bestellgebühr von $7\frac{1}{5}$ Gr. (3 Sgr.), und wenn die Bestellung zur Nachtzeit erfolgt, von $14\frac{2}{5}$ Gr. (6 Sgr.) zu entrichten.

Für ausserhalb des Orts der Abgabepostanstalt zu bestellende Expressbriefe sind ausser dem dafür zu zahlenden Botenlohn, für die Beschaffung des Boten, ohne Unterschied ob die Bestellung zur Nacht oder zur Tageszeit geschieht, $7\frac{1}{5}$ Gr. (3 Sgr.) zu entrichten.

Die Vergütung für die expresse Bestellung kann, nach Gutfinden des Absenders, vorausbezahlt, oder dessen Zahlung dem Empfänger überlassen werden.

Für verspätete Beförderung oder Bestellung eines Expressbriefes wird keine Entschädigung von der Postbehörde geleistet.

§. 40. Bei jeder Postanstalt können auf jede andere Vereinspostanstalt, mit Ausschluss der österreichischen, Beträge bis 50 Thlr. durch Postvorschuss nachgenommen werden, jedoch erfolgt die Auszahlung des Betrages

am Orte der Aufgabe nicht eher, als bis die Anzeige über die Einlösung solcher Nachnahmesendungen erfolgt ist.

Nachnahmesendungen dürfen nicht länger als 44 Tage uneingelöst aufbewahrt werden, und sind nach Ablauf dieses Termins solche nicht eingelöste Sendungen an den Aufgabeort zurück zu befördern.

Für Briefe, auf welche Nachnahmen haften, ist nicht das Brief-, sondern das Päckerei-Porto zu entrichten.

Für alle Nachnahmesendungen ist ausser dem Porto und zwar für Beträge unter 2 Thlr. eine Gebühr von $2\frac{2}{5}$ Gr. (4 Sgr.) und für jeden ferneren Thaler oder Theil eines Thalers $1\frac{1}{5}$ Gr. ($\frac{1}{2}$ Sgr.) zu entrichten. Eine Vorausbezahlung des Porto und der Gebühr ist nicht erforderlich.

§. 41. Bei jeder Postanstalt können baare Einzahlungen bis zum Betrage von 40 Thlr. zur Wiederauszahlung an einen bestimmten innerhalb des Vereinsgebiets (mit Ausschluss Oesterreichs) wohnenden Empfänger gemacht werden. Jeder Einzahlung muss ein Brief oder eine Adresse beigegeben werden, welche den Empfänger genau bezeichnet.

Die Auszahlung erfolgt sofort nach Eingang des Briefes oder der Adresse bei der Postanstalt des Bestimmungsorts; stehen dieser jedoch die erforderlichen Mittel nicht augenblicklich zur Verfügung, so kann die Auszahlung erst verlangt werden, nachdem die Beschaffung der Mittel erfolgt ist.

An Porto ist mindestens das Päckerei-Porto und ausserdem für Beträge bis 4 Thlr. eine Gebühr von $2\frac{1}{5}$ Gr. (4 Sgr.) und für jeden ferneren Thaler oder Theil eines Thalers $\frac{3}{5}$ Gr. ($\frac{1}{4}$ Sgr.) zu entrichten und zwar, nach dem Belieben des Absenders, bei der Einzahlung oder bei der Auszahlung.

§. 42. Zurückgesandte Werthsendungen unterliegen dem tarifmässigen Porto für den Hinweg und Rückweg; bei zurückgehenden Nachnahmen oder Einzahlungs-sendungen (§§. 40, 41) wird desfällige besondere Gebühr nicht berechnet.

Für nachgesandte Werthsendungen und recommandirte Briefe wird das Porto aufs neue so berechnet, als würden dieselben an dem Orte, von wo sie nachgesandt worden, neu aufgegeben, indessen findet bei

recommandirten Sendungen eine Nachberechnung der Recommandations-Gebühr nicht statt.

§. 43. Briefe, welche Geld oder andere Gegenstände von Werth enthalten, werden nur dann angenommen, wenn sie vollständig mit Siegelack verschlossen und fest verpackt sind. Derartige Briefe, welche für Oesterreich, Preussen, Sachsen oder Polen bestimmt oder über Cassel hinausgehen, müssen mit einem Kreuzcouverte versehen sein, welches auf den vier Falzen, sowie an den zusammenstossenden Spitzen mit dem Siegel des Absenders versiegelt ist.

Nach den Niederlanden (wohin überhaupt nur Geldsendungen von mindestens 1 Pfd. angenommen werden), Belgien und Frankreich kann kein Geld in Briefen versandt werden, dasselbe muss vielmehr, wie überhaupt auch für andere Routen bei einigermaßen erheblichen Summen, in Wachstuch, doppelter Leinwand oder Leder gehörig verpackt und gezeichnet, auch die Versiegelung auf den Nähten oder wo der Bindfadenknoten geschürzt ist, so angebracht werden, dass ein Zerreiben oder Abspringen derselben nicht wohl möglich ist. Eine Nichtbeachtung dieser Bestimmung entbindet die Postverwaltung von der Pflicht des Ersatzes durch Beschädigung.

Grössere Geldsendungen müssen in Fässer oder Kisten verpackt und in diese vollständig verschlossen und versiegelt sein.

Alle Geldpäckereien müssen von Adressbriefen nach Maassgabe des §. 28 begleitet sein.

§. 44. Ueber Geld- und Werthsachen und über recommandirte Briefe ist in den dazu bestimmten Quittungsbüchern oder auf besondern Quittungsformularen zu quittiren. Es muss dieses von den Adressaten geschehen.

§. 45. In Beschädigungs- und Verlustfällen wird die Entschädigung nach Maassgabe des declarirten Werthes geleistet, mit alleiniger Ausnahme des durch Krieg oder unabwendbare Natur-Ereignisse herbeigeführten Schadens. Auch wird bei Sendungen, für welche ein bestimmter Werth nicht angegeben ist, Gewähr geleistet; dieselbe erstreckt sich jedoch nur bis zum Belaufe von 24 Grote für jedes Pfund der Sendung oder den Theil eines Pfundes, und kann bei vorkommenden blossen Beschädigungen inner-

halb dieser Grenze nur bis zum Belaufe des wirklich erlittenen Schadens in Anspruch genommen werden.

Geht ein recommandirter Brief verloren, so wird eine Entschädigung von 14 Thlrn. (1 Mark Silber) bezahlt.

Das Reclamationsrecht erlischt in Bezug auf inländische Correspondenz nach Ablauf von drei Monaten, für das Vereinsgebiet nach sechs Monaten vom Tage der Aufgabe.

Ein Ersatzanspruch für nicht recommandirte Briefe findet nicht statt.

§. 46. Da wo die Abgabe durch Briefträger und Wagenmeister bewerkstelligt wird, ist diesen als Gebühr für die Bestellung von Geld zu entrichten: für Summen

über 5 Thlr. bis 100 Thlr. *incl.* 1 Gr.

„ 100 „ „ 500 „ „ 2 „

„ 500 „ „ 1000 „ „ 3 „

und für jede folgende 1000 Thlr., 2 Gr.

Diese Gebühr ist auch für frankirte Gelder zu entrichten, wenn solche nicht, was jedem freisteht, abgeholt werden.

Für einen Schein auf Geld und Werthsachen etc. sind, wenn ein solcher verlangt wird, 3 Gr. zu entrichten.

4. Für Zeitungen und sonstige öffentliche Blätter.

§. 47. Die Postämter besorgen die Annahme der Pränumeration auf die im Vereinsgebiete sowol, als auf die im Auslande erscheinenden Zeitungen und Journale, so wie deren Versendung und Bestellung an die Pränume-
ranten.

§. 48. Die Bestellung kann in der Regel nicht auf einen kürzeren Zeitraum als auf ein Vierteljahr geschehen, sofern nicht in Uebereinstimmung mit den Verlagsbedingungen eine Ausnahme gemacht wird.

Die Bestellungen sind so zeitig zu machen, dass sie dem Postamte des Absendungsortes vor dem betreffenden Termine zugehen können.

§. 49. Ausbleibende Zeitungen etc. werden nur dann kostenfrei nachgeliefert, wenn an demselben Tage, wo die Zeitung etc. hätte abgegeben werden sollen, der Postbehörde eine Anzeige gemacht wird.

§. 50. Für die Besorgung der Zeitung ist ohne Rücksicht auf die Entfernung, in welche die Sendung erfolgt,

eine nach dem Verlags- oder Bezugspreise sich richtende Gebühr — Postaufschlag — zu entrichten.

§. 51. Diese Gebühr beträgt:

1. für die im Herzogthum erscheinenden Blätter, wenn sie im Herzogthum selbst debitirt werden, 25 pCt. vom Nettopreise d. h. von demjenigen Preise, für welchen sie der Verleger oder Herausgeber der Post liefert;

2. für die ausserhalb des Herzogthums im Postvereinsgebiete erscheinenden Zeitungen und Journale, welche im Herzogthume debitirt werden:

a) für politische Zeitungen d. h. für solche, welche für die Mittheilung politischer Neuigkeiten bestimmt sind, 50 pCt. vom Nettopreise;

jedoch mindestens 2 Thlr. und höchstens 6 Thlr. jährlich, wenn die Zeitungen wöchentlich 6 Mal oder öfter erscheinen,

und mindestens $4\frac{1}{3}$ Thlr. höchstens 4 Thlr. jährl., wenn die Zeitungen weniger als 6 Mal in der Woche erscheinen.

b) für nicht politische Zeitungen und Journale 25 pCt. des Nettopreises;

3. für die im Herzogthum erscheinenden Blätter, welche ausserhalb desselben debitirt werden, ist die Taxe unter 2. zu entrichten.

Für Zeitungen, welche ausserhalb des Postvereinsgebiets erscheinen, gilt der Preis, der für dieselben bis zu dem betreffenden Postvereins-Grenzpostamte zu entrichten ist, als Nettopreis.

§. 52. In dem Postaufschlage ist nicht die Vergütung für das Ausbringen der Zeitungen in die Wohnungen der Besteller begriffen, vielmehr haben die Besteller die Zeitungen abholen zu lassen.

§. 53. Wenn eine nicht im Herzogthume erscheinende Zeitschrift vor Ablauf der Zeit, für welche pränumerirt worden, zu erscheinen aufhört oder verboten wird, so ist dem Abonnenten für die Zeit, in welcher die Lieferung nicht erfolgt, neben der entsprechenden Rate der Speditionsgebühr, der vorausbezahlte Preis, so weit er von dem Verleger zum Ersatz gebracht werden kann, zurück zu zahlen.

5. Für Postreisende und deren Gepäck.

§. 54. Das Personengeld wird nach Meilen und Viertelmeilen berechnet.

Dasselbe beträgt auf den Routen
zwischen Oldenburg und Bremen, Syke
und Grosssander 17 Gr.

zwischen Oldenburg und Osnabrück, Cloppenburg, Quackenbrück und Lingen . . . 12 „

zwischen Bremen, Delmenhorst, Wildeshausen und Lingen 12 „

zwischen Oldenburg und Jever 12 „

zwischen Steinhausen und Zetel 15 „

zwischen Oldenburg und Brake 12 „

zwischen Damme und Minden 14 $\frac{2}{5}$ „

zwischen Oldenburg und Wildeshausen . . . 18 „

für die Meile und steht den Wagenmeistern, Schirrmeistern und Postillons kein Anspruch auf Trinkgeld zu.

Kinder über 2 Jahren bezahlen den Erwachsenen gleich; Kindern unter 2 Jahren kann kein Platz gegeben werden.

§. 55. Jede Person kann bis 30 Pfund Gepäck frei mit sich führen. Für das Mehrgewicht ist an Ueberfrachtporto zu entrichten:

für jedes volle Pfund auf je 5 Meilen 2 Schwaren.

§. 56. Kranken oder nicht anständig gekleideten Personen kann kein Platz gegeben werden.

§. 57. Jeder Reisende hat sich in der Regel spätestens eine Stunde vor der festgesetzten Abfahrtszeit einschreiben zu lassen und das Personengeld zu erlegen. Ueber das bezahlte Personengeld erhält jeder Reisende einen Schein, worin die Nummer der Abfahrt, die Nummer des Platzes, des Bestimmungsortes und der bezahlte Betrag angegeben ist.

Dieser Schein, welcher unentgeltlich ertheilt wird, ist nur für die in demselben bezeichnete Person, für den Cours und für den Tag, für welchen er ausgestellt ist, gültig.

§. 58. Der Reisende hat sich eine Viertelstunde vor der Zeit der Abfahrt bei dem Wagen einzufinden. Bei versäumter Zeit der Abfahrt hat der Reisende keinen Anspruch auf Zurückerstattung des bezahlten Personengeldes, besondere Fälle ausgenommen, welche zu bescheinigen sind.

§. 59. Die Nummern der Plätze werden nach der Reihenfolge der Anmeldung bestimmt; jedoch steht unter den nicht ausgegebenen Plätzen jedem Reisenden die Wahl frei. Der Inhaber eines spätern Platzes rückt in den früheren, wenn dieser während der Fahrt erledigt wird.

Der Reisende, welcher sich vom Anfangspunkte des Courses bis zu dessen Endpunkt hat einschreiben lassen, hat vor dem Reisenden den Vorzug, welcher an den unterwegs berührten Orten zur Mitfahrt sich meldet, oder von einem Seitencourse hinzukommt.

Reisende, die sich nur bis zu einem Zwischenorte des Courses haben einschreiben lassen, aber weiter reisen, stehen denen nach, die hier hinzugehen, und werden sie, wenn Mehre sich gleich bei der Ankunft zur Weiterreise melden, nach der Reihenfolge angenommen, in der sie bis zum Zwischenorte eingeschrieben gewesen sind.

§. 60. Das Reisegepäck muss spätestens eine Stunde vor der Abfahrt zur Post geliefert werden. Geschieht dieses später und kurze Zeit vor der Abfahrtszeit, so hat der Reisende wegen der durch mangelhafte Verpackung entstehenden Nachtheile keinen Anspruch auf Entschädigung.

§. 61. Ueber das zur Post gelieferte Reisegepäck erhält der Reisende einen unentgeltlich auszugebenden Empfangschein, in welchem Zahl, Bezeichnung und das Gewicht des Gepäcks angegeben ist. Am Bestimmungsorte wird dasselbe gegen Zurückgabe des Scheins ausgeliefert.

§. 62. Das Reisegepäck muss wohl verpackt und mit dem Namen des Reisenden und des Bestimmungsorts und der Bezeichnung „Passagiergut“ versehen sein.

§. 63. Verlangt der Reisende, dass die Post für sein Gepäck die gesetzliche Gewährleistung übernehme, so muss dasselbe als gewöhnliches Postgut zur Post gegeben werden.

Für die sichere Aufbewahrung von Mänteln, Regenschirmen, Stöcken, Degen und ähnlichen Gegenständen hat der Reisende selbst Sorge zu tragen.

§. 64. Ausser an den bestimmten Orten darf die Post nicht anhalten und kann kein Reisender ein Anderes verlangen.

§. 65. Taback darf im Wagen nur dann geraucht werden, wenn die Reisegesellschaft es erlaubt.

Taxe für Extraposten, Couriere und Estafetten
 im Herzogthume. Von den Reisenden ist zu erlegen:

für 2	Extra-Post-Pferde	—	Thlr. 54	Gr.
„ 3	„	1	„ 9	„
„ 4	„	1	„ 36	„
„ 6	„	2	„ 18	„
„ 2	Courierpferde	1	„ —	„

auf einer Station von 2 Meilen und
darunter — Thlr. 40 Gr.

Für einen unbedeckten Wagen wird nichts gerechnet.

dem Wagenmeister für jedes Pferd, welches vorgelegt wird, wofür auch der Wagen des Reisenden auf Verlangen geschmiert und die Wagenschmiere, wenn der Reisende sie nicht mit sich führt, geliefert werden muss — Thlr. 4 Gr.

dem Postillon, der einem Courier vor-
anreitet, für jede Meile . . . — „ 18 „

Das Trinkgeld des Postillons wird erst bei der Ankunft bezahlt).

berechnet — Thlr. 36 Gr.
von dem Bureau, wo die Aufgabe

Für $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$ und $\frac{3}{4}$ Meile wird nach dem Verhältniss der für 1 Meile bestimmten Sätze bezahlt.

Das Posten-Netz im Herzogthume und zur Verbindung mit dem Auslande ist im Wesentlichen wie folgt:

I. Tägliche Schnell- und Briefpost von Oldenburg über Sandersfeld (2 M.), Falkenburg, Delmenhorst (2) nach Bremen (2) und zurück.

II. Tägliche Fahrpost zwischen Oldenburg und Bremen.

III. Tägliche Personenpost von Oldenburg nach Bremen.

IV. Tägliche Fahr- und Briefpost von Oldenburg über

Delmenhorst (4), Syke ($3\frac{1}{4}$), Asendorf ($2\frac{1}{4}$) nach Nienburg ($2\frac{1}{4}$) und umgekehrt.

V. Tägliche Fahr- und Briefpost von Oldenburg über Ahlhorn ($3\frac{3}{4}$), Cloppenburg (2), Lönigen ($3\frac{1}{4}$), Herzlacke ($1\frac{3}{4}$), Haselünne ($1\frac{1}{4}$) nach Lingen ($2\frac{1}{4}$) und zurück.

Von Cloppenburg

1) Tägliche Fahr- und Briefpost über Essen nach Quackenbrück (3) und zurück.

2) Carriolpost, wöchentlich 2 mal, nach Friesoythe ($3\frac{1}{4}$) und zurück.

VI. Von Bremen über Delmenhorst (2), Wildeshausen (3), Ahlhorn s. V. (2) nach Lingen ($10\frac{1}{2}$) und zurück tägliche Fahr- und Briefpost.

VII. Von Oldenburg tägliche Fahr- und Briefpost über Wardenburg ($1\frac{1}{4}$), Ahlhorn ($2\frac{1}{2}$), Vechta ($2\frac{3}{4}$), Lohne (1), Steinfeld ($1\frac{1}{4}$), Damme (1), Engter (2) nach Osnabrück (2) und zurück.

Von Damme tägliche Fahr- und Briefpost über Dielingen, Lübbecke nach Minden und zurück.

VIII. Von Oldenburg tägliche Schnell- und Briefpost über Rastede ($1\frac{3}{4}$), Varel ($2\frac{1}{2}$), Steinhausen, Sande nach Jever (4) und zurück.

Von Steinhausen Fahr- und Briefpost über Bockhorn, Neuenburg nach Zetel ($1\frac{1}{2}$) und zurück, wöchentlich 2 mal.

IX. Von Oldenburg tägliche Fahr- und Briefpost nach Jever ($8\frac{1}{4}$) und zurück. Von Jever tägliche Fahr- und Briefpost nach Wittmund (1) und zurück.

X. Von Oldenburg tägliche Fahr- und Briefpost über Zwischenahn ($2\frac{1}{4}$), Westerstede ($1\frac{1}{2}$), Moorburg ($\frac{3}{4}$), Grosssander ($\frac{3}{4}$), Hesel (2), Grossefehn ($1\frac{1}{2}$) nach Aurich ($1\frac{1}{4}$) und zurück.

XI. Von Oldenburg tägliche Fahr- und Briefpost nach Brake ($4\frac{1}{4}$ M.) und zurück.

Ausserdem werden die Verbindungen der Nebenorte untereinander und mit den Hauptcoursen durch Botenposten unterhalten.

Der Postverkehr im Herzogthume Oldenburg war im Jahr 1853 folgender:

Durch die Posten des Herzogthums wurden befördert 33,628 Personen auf 152,816 Meilen.

Versandt wurden

	nach Orten im Inlande	nach Bremen	nach dem Auslande
Briefe, ohne die Officialbriefe	304,076	62,462	175,474 Stck.
Geldsendungen	24,818	7,595	13,385 „
deren Werthbetrag	1,622,790	1,430,358	1,346,683 Thlr.
Päckereien	28,725	3,038	14,526 Stck.
deren Gewicht	153,250	21,253	89,980 Z.

Das Londoner Posthaus und der Postgeschäftsbetrieb in London.

Das Postamt in St. Martin's-le-Grand ist unstreitig das erste in der Welt. Der General-Postmeister mit seinem Stab steht an der Spitze eines Beamtenheeres von 20,000 Personen. Ein Viertel der Postgeschäfte des Gesamtreiches werden hier abgemacht. Im Jahr 1854 betrug die Zahl der ankommenden und abgehenden Briefe über zweihundert Millionen.

Von aussen bietet sich dem Beschauer nur ein schlichtes, von jonischen Säulen gestütztes, festes Steingebäude, 400 Fuss lang und 130 Fuss breit, mit einer geräumigen Vorhalle für das Publikum. Um so mehr überraschen uns die innern Einrichtungen und die Maschinerie, durch welche dieses ungeheure Werk in Bewegung erhalten wird. In dem „Inland Office“, wo die Briefe für das Inland expedirt werden, geht es um die Mitte des Tages verhältnissmässig schläfrig zu, und die Briefe und Zeitungen kommen so langsam ein, dass nur wenige Schreiber und Sortirer auf dem Posten sind. Es werden 3035 Personen beim Briefpostdienst beschäftigt. Davon sind 498 bei den durch die Hauptstadt zerstreuten Filial-Postbureaux zur Entgegennahme der Briefe angestellt. Es giebt 1385 Briefträger, denen Zimmer im Posthause eingeräumt sind, um hier die Briefe zu sortiren. In dem Londoner Posthause sind 1152 Beamte, wovon 100 in einem abgesonderten Hause die Geldbriefe expediren. Es sind 253 in dem General-Postamte und 739 Schreiber, Abstempler, Sortirer und Untersortirer, welche die Einnahme und Ausgabe der Briefe, sowie die Versendung

der Felleisen besorgen. Bei den letzteren ist die Einrichtung getroffen, dass alle Briefe, in welcher Richtung sie auch gehen, London in derselben Stunde, um neun Uhr Morgens und neun Uhr Abends verlassen.

Männer zu Fuss, zu Ross, zu Wagen sind den ganzen Tag in Bewegung, um die Briefe aus den Unter-Anstalten und Empfangshäusern in dem „Zwölfmeilenkreise“ zu sammeln. Um den Zeitungs-Expeditionen, wie dem Postamte, Zeit und Mühe zu sparen, kommen alle Morgen Briefkarren vor jenen an, um dort die bereit gehaltenen Blätter in Empfang zu nehmen und sie in das Centralamt abzuliefern. Das Sortiren und Verpacken der 150,000 Zeitungs-Exemplare, die täglich durch die Londoner Post befördert werden, ist keine kleine Arbeit, die ohne planmässiges Verfahren in den zwei Stunden von sechs bis acht Abends, wo sortirt, gestempelt und verpackt wird, unmöglich zu bewältigen wäre.

Mit der herannahenden sechsten Stunde wächst die Menge, welche Briefe abzugeben hat. Immer dichter und dichter drängt sich das Gewühl; die Vorderen stürzen an den Briefkasten, schleudern mit kräftigem Wurfe ihre Briefe hinein und treten zurück, um Anderen Platz zu machen. Eine Viertelstunde vor sechs Uhr schwanken Leute, mit Beuteln beladen, herein, klopfen an einen Holzschieber; ein Fenster öffnet sich, die Beutel werden in Empfang genommen, geleert und wieder hinausgeworfen. Da stehen die Burschen, mit Zeitungen bepackt; hier ein Weib mit einem Brief zu einem Penny Porto; ungeschlachte Handwerker mit kernigen Armen und ehrlichen Gesichtern bringen ihre meist frankirten Briefe, drücken sich durch den Haufen und werfen sie durch die Spalte am Fenster. Auch innerhalb ist der Schauplatz ein sehr bewegter, aber ohne Hast und Wirre. Zuerst kommen die Briefe einzeln, gleichsam tropfenweise, bald aber strömen sie, wie vom Sturm gepeitscht, in mächtigen Wogen herein. Immer näher rückt der Zeiger der entscheidenden Ziffer zu, und das Gedränge von aussen und die Briefschauer von innen nehmen zu. Der Schreiber am offenen Fenster wird von Briefpacketen und Zeitungsbeuteln überfluthet, bis ein Mitschreiber ihm zu Hülfe kommt und noch ein Fenster öffnet. Es fehlen nur noch drei Minuten zu sechs Uhr. Die Jungen

gehen nicht mehr an die Kasten, um ihre Zeitungen hinein-
zuschieben, sie treten zurück und werfen sie zum offenen
Fenster hinein. Immer dichter und dichter ist der Andrang
— es fehlen noch anderthalb Minuten — Männer, Weiber,
Knaben halten die Hände mit Brief und Penny hoch in die
Luft und suchen einen Platz zu erspähen, wo ihnen beides
abgenommen werden kann. Ein Zuschauer würde glauben,
diese Leute thun das Möglichste, sich einander jeden Aus-
weg zu versperren. Nur noch dreissig Secunden fehlen,
und das Gewühl ist immer im Steigen. Ein Mann von
gesetztem Aeusseren sieht nach der Uhr, bindet seine
Briefe und Zeitungen mit einem Endchen Schnur bedächtlich
zusammen und wirft sie stracks dem Schreiber am Fenster
zu. Mitten aus dem Getümmel lässt sich das schwache
Gekreisch einer armen, halbzerquetschten Alten vernehmen,
die ihren Brief nicht anbringen kann; und nun holt der
Hammer aus: Eins, zwei, drei — alle Schreiber an den
Fenstern stehen gerüstet — vier, fünf, sechs. — Ein Ruck,
und die Fenster schieben nieder. Hier und da verfängt
sich ein Brief, eine Zeitung in den Falz — sie, wie ihre
Genossen ausserhalb, müssen zurückbleiben, weil sie zu
spät kamen. Es ist indess eine gute Einrichtung getroffen,
dass auch die Verspäteten ihre Briefe noch anbringen
können, sie haben aber für ihre Langsamkeit zu büssen.
Ein Briefkasten mit der Ueberschrift: „Für verspätete Briefe“
ist offen gelassen. Alle Briefe, die in diesen Kasten vor
6 $\frac{1}{2}$ Uhr geworfen werden und mit Freimarken und noch
einer Marke über dem Portobetrag versehen sind, gehen
mit den nachgesendeten Felleisen ab. Dann sind andere
Kasten für solche Briefe, die mit diesem Felleisen nicht
abgehen.

Lasst uns nun durch die Hinterthür in das Innere
gehen und sehen, was hier vorgeht. An einem hohen
Pult, das den Schauplatz beherrscht, sitzt der die Ober-
Aufsicht führende Postbeamte. Das Erdgeschoss des binnen-
ländischen Departements wird von den Sortirern und Stemplern
der Briefe eingenommen, ihre Zahl beträgt etwa fünfhundert.
Längs der Vorhalle, wo sich das Publikum gedrängt und
gestossen hat, um seine Briefe anzubringen, ist das Postamt
für das Londoner Weichbild, und um die Verbindung zwischen
diesem Amte und dem Binnenland-Departement zu unter-

halten, ist eine Art „Tunnel-Eisenbahn“ angebracht, wo Körbe von Briefen und Zeitungen mit Dampf hin- und hergleiten. Durch dieselbe Maschine werden zugleich alle Zeitungen hinauf in das zweite Stockwerk des Binnenland-Departements gefördert, wo sie, abgesondert von den Briefen, sortirt und eingesackt werden. Auf demselben Wege, indem wir auf eine Art Zugbrett traten, gelangten wir im Nu in den Raum der Zeitungen. Unter den Händen der Sortirer nehmen die Hunderte von Zeitungshäufen reissend schnell ab.

Bei der raschen Handhabung brechen gar manche Packete auf, die Umschläge lösen sich ab, und viele Clerks sind damit beschäftigt, sie wieder zusammenzubinden. Dabei geht es oft nicht ohne komische Verwechselungen ab.

Steigen wir wieder auf demselben Wege hinab, und gehen wir in Gesellschaft der Briefe und Zeitungen mit Dampf durch das Londoner Postamt. Wenige Minuten nach sechs Uhr schieben Männer in rother Uniform kleine rothe Karren an die Hinterthür heran, und Tausende von Briefen und Zeitungen aus den verschiedenen Empfangshäusern werden hier ausgespieen. Jeder Brief macht mindestens zehn Gänge, und doch gehen die zweihunderttausend Briefe durch die verschiedenen Hände ohne Verwirrung, ohne Missgriffe. Aus den Körben werden sie auf einen grossen Tisch bis zu einer Schicht von mehrern Fuss dick aufgeschüttet. Funfzehn bis zwanzig Männer in Roth stehen herum und wenden die Briefe mit der Adresse nach oben — grosse und unfrankirte Briefe werden in einen besondern Korb geworfen — und die so gewendeten Briefe werden in lange Rinnen gethan, aus denen sie von anderen Männern in die Stempelkammer geschafft werden. Zum Erstaunen ist die Schnelligkeit, womit diese Operation vollbracht wird; ein thätiger Stempler kann sieben- bis achttausend Briefe in einer Stunde stempeln. Man bedient sich dazu eines hölzernen Stempels, weil er weniger die Hand ermüdet und besser die Tinte hält, als ein metallener. Nach je hundert Briefen, die er gestempelt, drückt er den Stempel auf ein Blatt Papier, das er vor sich liegen hat. Ausser dem auf die Rückseite des Briefes gedrückten Datum haben sie noch ein besonderes Zeichen, das jeden Tag geändert und in ein Buch eingetragen wird. Dadurch

wird der Fälschung des Postzeichens zu trügerischen Zeugnissen vorgebeugt, da kein Mensch, ausser dem Postpersonale, genau das specielle Zeichen, das an einem gegebenen Tage in Gebrauch war, wissen kann.

Nachdem sie gestempelt und gezählt sind, kommen die Briefe zu den Clerks, deren Geschäft es ist, zu untersuchen, ob sie mit der hinreichenden Zahl von „Königinköpfen“ (Postmarken) versehen sind, um das volle Porto zu decken. Mit überraschender Schnelligkeit entdecken sie hier die geringste Contravention und bezeichnen sie zu der verdienten Strafe: dem doppelten der nicht frankirten Briefe. Die richtigbefundenen kommen auf die Tische, wo die sauberen, roth und weiss gezeichneten Königinköpfe durch schwarze, einander gitterartig durchkreuzende Striche mit Einem Schlage zerstört werden.

Demnächst kommt das Sortiren an die Reihe. Die Briefe werden auf langen Tischen ausgelegt, die in verschiedenen Zimmern aufgestellt sind. Diese führen gewisse Ueberschriften, z. B. „*Great Western*“, „*Eastern Counties*“, „*London and North-Western*“, „*London and Brighton*“ u. s. w. Ein Zimmer ist überschrieben: *Blind* (blind); hier werden die blinden Briefe (Briefe mit undeutlicher Adresse) einem Schreiber („dem blinden Mann“) überliefert, der die Aufgabe hat, den Sinn dieser Hieroglyphen, die einem Philadelphischen Advocaten oder einem Professor der Schwarzkunst Etwas aufzurathen geben würden, herauszubringen, und in leserlichen Buchstaben über oder unter die Original-Aufschrift zu setzen. Nur der geübte Scharfblick eines blinden Mannes mag es enträthseln, dass unter „*Stromfredevi*“ „*Sir Humphrey Davi*“, unter *dandy*, *Emboro*, *Dufferlin*, die Städte *Dundee*, *Edinburgh*, *Dunfermline* gemeint seien. Und wer erkennt in: „*jonsmeet ne Wcasal pintin*“ ohne Weiteres die eigentliche Adresse: „*John Smith, Newcastle-upon-Tyne*“? Oder in „*Calli Phorni Togow the Niggerauger Rough*“ „*California to go the Nicaragua route*“? — Zuweilen sieht man den blinden Mann, wie er einen Brief mit gespanntem Blick betrachtet, ein Lied in den Bart summend; plötzlich, wie inspirirt, ergreift er die Feder, und die Aufschrift steht deutlich da. Sind die Briefe an Geistliche auf ihren Pfarreien, oder an Doctoren auf ihren Landsitzen oder in ihren Stadtwohnungen adressirt, ohne

Angabe einer Poststadt, so schlägt der blinde Mann in den Adresskalendern der Geistlichen und Aerzte nach, und die richtige Localität ist bald ermittelt. Freilich riskirt ein Brief mit der Aufschrift: „*James Smith, London*“, zuweilen von dem unrichten Manne geöffnet und gelesen zu werden. So wohnte ein gewisser James Smith (Jacob Schmidt) in einem Hause in London, als ein anderer Jacob Schmidt sich in demselben Hause einmietete. Die lächerlichsten Missgriffe blieben nicht aus, indem Briefe und Rechnungen oft an den unrichten Jacob abgegeben wurden. Der spätere Miether machte seinem Namensvetter Vorstellungen: „Sie müssen weichen, und ich kann Ihnen die Nothwendigkeit aus einer geschichtlichen Präcedenz beweisen.“ „Mit nichten,“ entgegnete der Andere, „ich wohne länger hier, als Sie; Sie sind Jacob II. und müssen abdanken.“

Von einer Reihe Untersortirer gehen die Briefe an eine andere; die grösseren Abtheilungen der ersteren werden von diesen in kleinere Unterabtheilungen gruppirt, z. B. die Briefe für die Great-Western-Eisenbahn werden dem Sortirer übergeben, und er legt nun alle Briefe zusammen, die auf die Didcot- und Oxford-Zweigbahn kommen; er scheidet die für Bath und Bristol von denen für Exeter, Plymouth, Cornwall — und so geht er endlich herab bis auf die einzelnen Städte. Ausserdem haben sie noch die unfrankirten von den frankirten, die grossen und amtlichen Schreiben von den Briefen gewöhnlichen Umfanges zu sondern, obgleich die nach derselben Stadt adressirten zusammen abgehen. Mit der herannahenden achten Stunde steigert sich die Thätigkeit, denn da müssen die „Vans“ — eine Art grosser Omnibus — nach den Eisenbahnstationen eilen. Die schliessliche Operation besteht darin, die Briefe in Packeten von angemessenem Umfang zusammenzubinden, ohne Laufzettel (?) — die ausser Brauch gekommen — und ohne Umschlag. Für die kleineren Postämter werden in London keine besonderen Briefpackete gemacht, sondern das wird dem entsprechenden Haupt-Postamt der Provinzial-Städte überlassen. Der Betrag der unfrankirten Briefe, dessen Einziehung dem Postmeister obliegt, wird auf einen Zettel verzeichnet; auf demselben werden auch die eingetragenen (recommandirten) Briefe,

nebst dem einzuziehenden Porto, vermerkt. Die Briefpackete oder Bündel werden in weiche, schmiegsame Beutel von Schafleder gethan und theils blos mit dem Amtssiegel der Post versiegelt, theils — wie die nach den Shetlands-Inseln bestimmten — verschlossen. Träger schaffen ununterbrochen die Beutel nach den Vans. Mit dem letzten Glockenschlage der achten Stunde giebt der vorsitzende Beamte das Zeichen mit dem Hammer, und der letzte Beutel muss abgefertigt sein.

Das durchschnittliche Gewicht der mit der Abendpost versandten Gesamtlast beträgt beiläufig vierzehn Tons (à zweitausend Pfund) nach folgenden Verhältnissen:

Zeitungen	11 Tons	—	Pf.	oder	79 Proc.	der Gesamtlast
Briefe	4	„	7	„	„	40 „ „ „
Bücher	—	„	6	„	„	2 „ „ „
Packete	1	„	7	„	„	9 „ „ „

Es werden jährlich durch das Londoner Postamt 296,436 und durch die Postämter des Königreichs gerade das Doppelte, 592,872 Bücherpackete, versandt, mit einem Portobetrag von 84,870 Pf. St. Die Zahl der von London im Jahre 1854 verschickten Zeitungs-Nummern wird auf 53,000,000 und für das Gesamtreich auf das Doppelte geschätzt. Die Porto-Einnahme, ein Penny pro Nummer, berechnet man auf 2,208,334 Pf. St. Was die Morgenpost befördert, verhält sich zu dem, was die Abendpost expedirt, wie 1:4, also etwa viertehalb Tons an Gewicht. Im Durchschnitt kommen täglich in London 267,521 Briefe an und gehen 283,225 ab.

Zuweilen benutzen die Versender von Zeitungen, um „nur ein Wörtchen einzuschmuggeln“; wenn aber diese geheime Correspondenz entdeckt wird, so hat sie das doppelte Briefporto zu büßen.

Für zurückgewiesene, unfrankirte Briefe muss der Absender das doppelte Porto erlegen.

Diese dem „Magazin für die Literatur des Auslandes“ entnommene interessante Schilderung des Postgeschäftsbetriebs in London ergänzen wir durch die nachfolgenden Notizen.

Das prachtvolle Postgebäude in London in St. Martin-le-Grand, an der Verbindung von Cheapside und Newgate-street gelegen, ist auf die Stelle des ehemaligen St. Martins-

College durch Robert Smirke erbaut und am 23. September 1829 für den Geschäftsverkehr eröffnet worden. Der Bau- platz allein soll 299,359 Pf. St. gekostet und der Bau- anschlag 200,000 Pfund betragen haben. Es ist eins der grössten öffentlichen Gebäude in London im jonischen Styl erbaut, das Fundament von Granit, der Aufbau von Back- steinen, mit Portlandsteinen verblendet, und hat in der Hauptfronte eine Länge von 400 Fuss mit drei Eingangs- hallen von korinthischen Säulen geziert. Der hervorstehende Porticus und zwei Säulenreihen an den Seiten tragen wesent- lich bei, den Eindruck des Gebäudes zu erhöhen. Die Breite des Porticus beträgt 70, die Tiefe 20 Fuss. Ueber dem Thorwege ist eine grosse Uhr, die innen und aussen ein Zifferblatt hat und des Nachts erleuchtet wird. An dieser Fronte sind 44 Fenster.

Der Vorplatz oder die grosse Halle nimmt den mittlern Raum ein und ist ein Durchgang für das Publikum aus einer Strasse in die andere; sie ist gegen 80 Fuss lang, 60 Fuss breit und 53 Fuss hoch, und wird von zwei Säulenreihen, jede von sechs Säulen, getragen, die denen des Porticus ähnlich und aus Portlandsteinen gefertigt sind und wiederum auf Piedestalen von Granit ruhen.

Die verschiedenen Räume zur Ausgabe der inländischen, Schiffs- und ausländischen Briefe und der Zeitungen sind an der Nordseite der Halle. Weiter nördlich befinden sich die Zimmer der Stadtpost, der Briefsortirer und der Brief- träger. Diese Zimmer nehmen die ganze Frontenlänge vom Porticus bis zum nördlichen Flügel ein und sind sehr ge- schmackvoll eingerichtet. Die ankommenden Posten werden an dem Thorwege in der *Foster-lane* in Empfang genommen und in dem sogenannten *Tick-room* findet die Uebnahme derselben statt. In diesem Theile des Gebäudes ist ferner ein grosses Bureau, welches mit dem Sortirzimmer für die westindische Correspondenz in Verbindung steht und für die Controleurs und die Postkutschenexpedition bestimmt ist.

An der Südseite der Halle sind die Bureaux für die Annahme der Briefe und für die Rechnungsbeamten, am östlichen Ende dieser Expeditionen das Londoner Stadtpost- bureau, welches die Locale für die Briefannahme, für die Sortirer und Briefträger umfasst. Unter dem Fussboden der Halle ist ein kleiner Tunnel, durch welchen die Briefe

und Zeitungen in den von Hrn. Barrow erfundenen schmalen Wagen von und nach den binnenländischen Bezirksexpeditionen geschafft werden.

Auf dem nördlichen Ende ist das Untersuchungsamt für nicht angenommene Briefe; ferner das inländische Amt für anzubringende Beschwerden wegen zuviel erhobenen Portos oder Portobefreiung, und die Zeitungsexpeditionen. Das Gebäude ist mit allem Möglichen zum Dienst erforderlichen versehen, mit sinnreichen Maschinen, um Kohlen aus den Kellern in jedes Stockwerk zu schaffen, mit zwei grossen Maschinen zu Reinigung der Luft und einer sehr einfachen, aber wirksamen Vorrichtung, um in Feuersgefahr einen reichlichen Wasservorrath in den Wasserbehältern zu haben.

Das ganze Amt in London zerfällt in zwei Haupt-Abtheilungen: das *General post office* und das *London District office*, von welchen letzteres mit Besorgung der Geschäfte der eigentlichen Post für Stadt und Umgebung sich befasst, während dem ersteren alle andere Thätigkeit für einlaufende, weitergehende Colonie-, Schiff- und ausländische Briefe anheimfällt.

Das *General post office* umfasst die Abtheilungen für das inländische und auswärtige Amt, die Leitung der Mallepostfahrten (*Mail coach Departement*), das Bureau der todten und blinden Briefe, welches jedes unter einem eigenen Präsidenten, mehreren Vicepräsidenten (*Superintending President, President, Deputy President*) mit der entsprechenden Anzahl von Aufsehern, Ober-Officialen, Officialen (*Surveyors, Chief Clerks, Clerks*) und der Dienerschaft besetzt ist. Nächstdem ist das *Money Order office* in einem andern Hause als selbstständige Amts-Abtheilung organisirt.

Tritt man in die weite Halle des *General post office*, so findet man an der linken Seite des Ganges die ganze Reihe hindurch die Fenster zur Aufgabe der verschiedenartigen Postsendungen und Abholung der *poste restante*-Briefe, mit den ihre Bestimmung bezeichnenden Aufschriften; und unterhalb derselben die Briefsammlungskasten.

An jedem dieser Fenster ist ein Beamter vom frühen Morgen bis Abends 6 Uhr zur Bedienung des Publikums bereit, ohne je durch eine Thätigkeit im Innern des Bureaus sich auch nur für einen Augenblick entfernen zu müssen.

Hierbei findet eine dreimalige Ablösung der Beamten statt. Mit letztem Glockenschlag 6 Uhr Abends schliessen sich alle Fenster, und unmittelbar hierauf werden sämtliche Briefsammelungskasten ausgeleert. An dem hierauf wieder eröffneten Fenster werden zwar noch Briefe bis zum Abgange der Post angenommen, jedoch muss die Frankirung derselben, sowie die Mehrbezahlung einer Taxe von 6 Pence für jeden Brief, im Gelde geschehen.

Der innere Raum des Aufgabsamtes ist so eingerichtet, dass er unmittelbar an das grossartige Speditionsamt anstösst. Hinter den am Fenster expedirenden Beamten stehen Expeditionstische, an welchen untergeordnete Postbedienstete den am Fenster eingesammelten und in den Kasten hinterlegten Stoff zur weitem Uebergabe an das Speditionsamt herrichten. An der oberen Ecke des Zimmers sitzt ein Vicepräsident dieser Abtheilung, so dass er in der ganzen Länge das Amtlocal sowol bezüglich des Vorganges an den sämtlichen Fenstern, als auch in Absicht auf die Behandlung des von der Fenster-Aufgabe auf die Expeditionstische gelangenden Materials leicht und genau von seinem etwas erhöhten Platze aus übersehen und überwachen kann. Er führt über jeden Theil des Materiales, welcher an das Speditionsamt übergeben werden soll, genaue, nach einzelnen Fenstern gesonderte Aufschreibungen, und verzeichnet die angesagten Frankobeträge.

Das gehörig zur Weiterbeförderung an das Speditionsamt vorgerichtete Material wird in offenen Laden geschichtet und in eine der Grösse der Lade entsprechende Oeffnung durch die ganze Dicke der Mauer, welche die Scheidewand vom Speditionsamte ist, eingestellt; worauf es an der andern Seite zur weiteren Behandlung übernommen wird, ohne dass das Material auch nur einen Augenblick in eine unbeaufsichtigte Hand gelangen kann.

Bei den in Geld frankirten Briefen, welche der Beamte am Fenster unter Beaufsichtigung des Vorsitzenden an seinen Expeditionstisch hinüber giebt, fertigt der Beamte einen mit der Nummer seines Fensters bezeichneten vorgedruckten Lieferzettel aus, auf welchem die Anzahl der Briefe und die Summe des Frankobetragts ausgedrückt ist. Nebst diesem vom Vorsitzenden controlirten Lieferzettel wird noch ein zweiter, bei welchem der Geldbetrag un-

ausgefüllt gelassen ist, beigelegt. Gelangt nun die Lade sammt Material durch den erwähnten Zug in der Mauer auf der andern Seite ins Speditionsamt, so nimmt ein Aufseher den eingesteckten ausgefüllten Lieferzettel aus der Lade, um ihn unmittelbar dem Präsidenten des Speditionsamtes zu übergeben, während die Lade sammt Material und leerem Lieferzettel an den zur Uebernahme bestimmten Expeditionstisch des Speditionsamtes kommt.

Der übernehmende Abfertigungsbeamte ist verpflichtet, gleich nach Empfang der ihm von der Annahme-Expedition in der angegebenen Weise zugestellten Briefe das darauf notirte Franko zu prüfen, zusammenzuzählen, die Gesamtsumme in den leeren Lieferschein einzutragen und solchen gleichfalls an den dienstthuenden Präsidenten des Speditionsamtes zu senden. Stimmt die angegebene Summe mit dem auf dem vorgedachten Lieferzettel von dem Beamten am Fenster notirten Betrage überein, so trägt der Präsident diesen Betrag in ein dazu bestimmtes Franko-Einnahmepbuch. Differirt jene Summe oder entdeckt der Abfertigungs-Beamte bei den ihm übergebenen Briefen Unrichtigkeiten in der Porto-Erhebung, so entsendet der Präsident (welcher seinen Sitz fast nie verlässt) einen Vice-Präsidenten, um den Irrthum oder das Versehen durch mündliche Rücksprache mit dem Annahme-Beamten augenblicklich aufzuklären und die Differenz auf der Stelle zu beseitigen. Nach Schluss der Annahme hat der Annahme-Beamte die von dem Präsidenten eingetragenen Beträge durch seine Namens-Unterschrift als richtig anzuerkennen, und jeden Sonnabend die in der abgelaufenen Woche eingenommene Franko-Summe auf Grund des vorgedachten Franko-Einnahmepbuchs an den General-Postcassirer (*Receiver General*) abzuführen.

In gleicher Weise werden die in den Briefsammlungen von London angenommenen Frankobriefe behandelt, welche sämmtlich an die Haupt-Annahme-Expedition gelangen und für welche letztere das erhobene Franko täglich von den Briefsammlungen einzieht. Auch das Schiffsbriefamt, welches sein eigenes Annahme-Fenster hat, muss die seinerseits angenommenen Schiffsbriefe mit dem dafür erhobenen Franko zunächst an die Haupt-Annahme-Expedition abliefern, damit die Berechnung des Frankos in der oben beschriebenen Weise erfolgen kann.

In London wird also das Franko für die in London in baarem Gelde bezahlten Briefe nicht, wie bei den übrigen englischen Postanstalten, auf Grund eines aus den Karten zu fertigenden Abgangs-Registers berechnet, sondern die Vereinnahmung findet gleich seitens der Brief-Annahme-Expedition (*Window office*) statt. In Folge dieser Einrichtung haben die von London abgehenden Briefkarten auch eine etwas andere und einfachere Form, als die zwischen den Provinzial-Postanstalten zu wechselnden Karten. Dieselben enthalten nämlich nur eine Colonne zur Einzeichnung des Portobetrags für die von London abgehenden unfrankirten Briefe. Die frankirten Briefe werden gleich den mit Stempeln versehenen Briefen bei der Expedition ohne alle Notiznahme nur beigelegt, indem die Porto-Einnahme für dieselben bereits feststeht. Diese höchst zweckmässige Einrichtung stellt die Vereinnahmung des aufgekommenen Frankos nicht allein völlig sicher, sondern erleichtert auch den Londoner Expeditionsdienst sehr wesentlich.

Auch in Betreff der von London unfrankirt abgehenden Briefe, welche im Inlande verbleiben, besteht ein abweichendes und besonderes Verfahren. Die einzelnen Abfertigungs-Expeditionen des *Inland Office* in London führen nämlich keine Abgangsregister wie die Provinzial-Postanstalten, sondern tragen die Portobeträge für die unfrankirten Briefe aus den sämtlichen auf den ganzen Cours zu versendenden Karten in eine Courskarte (*slip* genannt) und behalten letztere in London zurück. Die Postanstalten, welche mit London in directem Kartenwechsel stehen, haben die empfangenen Briefkarten, nachdem sie das ihnen zutaxirte Porto geprüft oder resp. anerkannt oder das zu viel oder zu wenig unter gehöriger Erörterung der Differenz in der hierzu bestimmten Colonne der Briefkarte bemerkt haben, mit umgehender Post nach London zurückzusenden. Die zurückgekommenen Karten werden dem *slip* wieder beigefügt und die von den Provinzial-Postanstalten anerkannten resp. berichtigten Portosummen den im *slip* von dem enkartirendenden Beamten ursprünglich eingetragenen gegenübergezeichnet. — Die Provinzial-Postanstalten haben über die von London eingehende unfrankirte Correspondenz die vorgeschriebenen Ankunftsregister zu führen, die den Zweck

haben, den eigenen Cassenbestand der Postanstalten und die abzuliefernden Ueberschüsse festzustellen.

Das *Inland Office* bestand im Jahre 1849 aus 4 Oberpräsidenten, 8 Präsidenten und Vice-Präsidenten, 170 Officialen (*Clerks*), 2 Aushülf-Officialen, 2 Packetboten-Officialen, 3 Officialen für die indische Post, 93 Dienern und 3 Briefsack-Aufsehern, also aus 282 Individuen. Von den Officialen beziehen 3 Seniors 450 Pfd. jährlich, 6 Seniors 400 Pfd., 33 Assistenten mit 20jähriger Dienstzeit, mit 15—20jähriger Dienstzeit und unter 15 Dienstjahren je 300, 250 und 200 Pfd., 36 Officiale über 15 Dienstjahren, 10—15 Jahren und unter 10 Jahre je 200, 160 und 120 Pfd., 90 Juniors über 10 Jahre, mit 7—10, 3—7 und unter 3 Dienstjahren je 120, 100, 90 und 80 Pfd. jährlich. Der Tag wird in 3 Dienstzeiten eingetheilt, von denen die erste von 5 bis 10 Uhr Morgens, die zweite von 10 bis 4 Uhr Nachmittags, und die dritte von 5 Uhr Nachmittags bis 8 Uhr Abends dauert. Zu jeder Dienstzeit sind eigene Bedienstete bestimmt, und nach dem Umfange der zur Morgen-, Mittags- und Abend-Expedition aufgegebenen Briefmenge und der ankommenden Posten ist das Personal des Amtes zum Dienste vertheilt. Für jede Dienstzeit sind besondere, mit den zur leichten Uebersicht und Auffindung dienende Rubriken versehene Dienstbücher vorhanden, in welche jeder Beamte, Diener, Sortirer, Briefträger bei seinem Erscheinen im Amte seinen Namen an jener Stelle, welche seiner Bestimmung, seiner Beschäftigung, sowie seinem Expeditionstische entspricht, zeichnet, so dass jede Nachweisung gegeben werden kann. Das Speditionsamt des *Inland Office* nimmt einen weiten, luftigen, durch Gas hell erleuchteten Saal von 109 Fuss Länge, 80 $\frac{1}{4}$ Fuss Breite und 28 Fuss Höhe ein. Das Sortirungsgeschäft der Zeitungen, welches von den Briefträgern ganz allein besorgt wird, geschieht in einem besondern Saale.

Das Briefträgeramt (*Letter carriers office*), ist ebenfalls eine vollständig organisirte Amts-Abtheilung des *Inland office*, welche im Jahre 1849 aus 1 Inspector, 9 Inspectors-Assistenten, 169 Untersortirern, 300 Briefträgern und 1 *River letter carrier* bestand.

Die Abtheilung des auswärtigen Amtes (*Colonial and foreign office*) beschäftigt sich mit der Abfertigung

der Briefe und Zeitungen nach den englischen Colonien und allen überseeischen Besitzungen, sowie nach den sämtlichen Orten anderer Welttheile. Das Local hat 30 F. Länge und 48 F. Breite, nebst einige kleine Zimmer, in welchen die nach Verschiedenheit der Transportmittel und selbst aus klimatischen Rücksichten eigenthümliche Verpackung der Postsendungen geschieht.

An das Amt der blinden Briefe (*The Blind Man*) gelangen die Briefe, welche entweder mit mangelhafter, unvollständiger, unleserlicher oder sonst mit einer die regelmässige Instradirung und Bestellung unmöglich machenden Adresse versehen sind (täglich etwa 4000 Briefe). Dieses mit den erfahrensten, ausgezeichnetsten und sehr eifrigen Beamten besetzte Amt hat die Aufgabe, die unleserlichen Adressen zu entziffern, die mangelhaften zu vervollständigen und alle Mittel zu erschöpfen, um den Willen des Aufgebers trotz seiner Ungeschicklichkeit, durch Bestellung des Briefes an seine Adresse zu verwirklichen.

In das Amt der todtten Briefe (*Dead letter office*) kommen die Briefe, welche trotz dieser Sorgfalt dennoch nicht bestellt werden konnten, weil sie mit unvollständiger oder blinder Adresse versehen waren, oder deren Annahme verweigert wurde, oder der Adressat nicht ausfindbar oder gestorben ist; ebenso alle in den drei Königreichen trotz aller Mühe unbestellbar gebliebenen Briefe und Zeitungen. Jede einzelne derartige Sendung muss mit rother Tinte den Grund der Unbestellbarkeit und den Datumsstempel des rücksendenden Amtes enthalten. In eigends vorgedruckte Couverte gelegt wird dieses Material mit einer förmlich ausgefüllten Briefkarte an den Vorsteher des Amtes für todtte Briefe an jedem Montage mit Angabe des hierauf haftenden Portobetrages eingesendet. Die recommandirten, nicht bestellbaren Briefe müssen abgesondert behandelt werden. Unter die todtten Briefe gehören auch jene, für deren Absendung der Frankaturzwang besteht; diese müssen mit der Aufschrift: „*Postage not paid*“ (die Taxe nicht bezahlt) mit erster Post nach London geschickt werden. Einige dreissig Postbeamte sind täglich 6 Stunden mit den vorkommenden todtten Briefen (jährlich mehr als 4 Million) beschäftigt und dieselben zu eröffnen, sobald deren gesetzliche Aufbewahrungsfrist verstrichen ist.

Der Bestellsbezirk der Londoner Bezirkspost (*London district office*), allgemein nach der alten Benennung Twopenny-Post genannt, umfasst (nach Herz's vortrefflichem Werke: „Die Post-Reform im deutsch-österreichischen Post-Vereine“, welchem wir einen grossen Theil der vor- und nachstehenden Angaben zu entlehnen uns gestatten) London in einem Rayon von 3 Meilen vom Haupt-Postamte für die Stadt, dann von 6 und 12 Meilen für die Umgebung. Im ersten Rayon befinden sich 18 Postämter (mit Ausschluss des Haupt-Postamtes), wo die Briefträger zusammenkommen, um die Briefe zur Ausgabe vorzurichten, welche an diese Stationsämter mittelst Carriolwagen vom Haupt-Postamte gelangen. Die Ausgabe geschieht 10, 7, 5, 4 oder 3 Mal täglich, je nach der Entfernung des Rayons vom Haupt-Postamte.

In dem Stadtrayon befinden sich 57 Stationen oder Aemter, in denen sich, um die abzugebenden Briefe zu empfangen, die für jeden einzelnen Stationsort zugetheilten Briefträger des Stadt-Postamtes regelmässig einfinden. Zu allen diesen Stationen werden die Briefpakete mittelst Carriolwagen zugeführt und auch von diesen Stationen zum Hauptamte befördert.

Das Personale der Londoner Stadtpost bestand im Jahre 1849 aus: 1 Oberpräsidenten, 1 Ober-Inspector (*Surveyor*), 6 (vor Einführung der Pennypost 3) Präsidenten und Vicepräsidenten, 58 (40) *Clerks*, 37 (11) *Subsorters*, 20 (10) *Stampers* (Stempler), 14 (5) *Porters* (Träger), 11 (7) *Inspectors* (Aufseher), 14 (4) *Superiors Charge Packers* (Oberpacker), 840 (521) Briefträger, 80 (60) überzählige Briefträger und 224 (118) Aushülfsbriefträger, in Summa 1306 (vor Einführung der Pennypost 781).

Im Rayon von 3 Meilen sind 202, ausserhalb desselben 276 Briefsammlungen aufgestellt. Bei diesen werden die Briefe von den Briefträgern abgeholt und zu den Stationsplätzen, denen sie zugetheilt sind, getragen und von dort mittelst Briefkarren zum Hauptpostamte befördert, wo sie mit dem Stempel versehen und nach Stationen und Bezirken sortirt werden. Die Zeit von der Abholung der Briefe bei den Briefsammlungen bis zu deren Abfertigung zur Bestellung beträgt $1\frac{1}{4}$ bis $1\frac{3}{4}$ Stunde, je nach der Entfernung.

Im Sortirungsamte sind den Tag hindurch 127 Personen beschäftigt; die Zahl der zu gleicher Zeit im Dienste befindlichen richtet sich nach der Zahl der zu sortirenden Briefe.

Als Curiosum geben wir schliesslich noch folgende Mittheilung aus dem Jahre 1742 über die Londoner Posteinrichtung, die schon damals als vortrefflich galt.

Die ankommenden Posten sind daselbst ganz ungewiss, weil sich alles nach dem Winde richtet, wie denn zuweilen in 8 und mehr Tagen keine ausländischen Briefe, sodann wol 3, 4 und mehr Posten mit einander arriviren, es gehen aber die spanischen Posten wöchentlich dahin ab, an dem einen Montage gehet sie über Frankreich, den andern aber über Coronna; diejenigen, so über Frankreich alle 14 Tage gehen, sollen des Sonnabends ankommen; von Coronna aber kann man keinen gewissen Tag der Arrivirung benennen, weil der Weg zur See gar ferne ist. Französische Posten gehen Montags und Donnerstags ab, sollen Dienstags und Sonnabends ankommen. Brabantische Posten gehen ab Montags und Freitags, sollen an gleichen Tagen auch ankommen. Holländische Posten verreisen des Dienstags und Freitags, sollen Montags und Freitags auch ankommen. Italienische Posten gehen wöchentlich dreimal, als Montags, Dienstags und Freitags, sollen einmal als Freitags wiederkommen.

Die Briefe, so zu bestellen, können bis Nachts um 12 Uhr in die grosse Post gebracht werden. Es sind auch zu mehrer Commodität, in der Stadt London herum, viele Neben-Posten, in welche man die Briefe ablegen kann, so vermittelst *un Penny* oder 6 Pfennig oder auch 1 β . Lüb. zu rechter Zeit ins Generalposthaus gebracht werden. So finden sich auch des Abends, wenn die Posten verreisen, Leute mit Laternen und Glocken auf den Gassen, welche vor gleichen Preis die Briefe annehmen, und noch vor Mitternacht ins grosse Posthaus bringen.

Besonders sind denen Kaufleuten zu sonderbarem Vortheile auch viele andere kleine Post-*Contoirs* angeleget, so *Penny Postoffice* genennet werden und dazu dienen, dass sowol denen Kauf-Leuten in der Stadt, als auch denen, die sich ausserhalb auf ihren Gärten und Lust-Häusern befinden, die gehörigen Briefe gleich können zugebracht werden, so auch nur *un Penny* kostet; wie man denn die

Briefe in der Stadt herum von Morgens 6, 8, 10, 12, auch Nachmittags von 2, 4, 6, 8 bestellet und versendet, dergestalt, dass man füglich in zwei Stunden von einem Ende der Stadt zum anderen Antwort haben, und von denen Abwesenden selbigen Tages ebenfalls auch Antwort erwarten kann.

Im Fall man jemand ein Packet zuschicken will, dienen die Bedienten der *Penny Postoffice* für ein wenig, und bestellen es ganz richtig.

Die Briefe auf Hamburg, Cöln und Frankfurt etc. zahlen Porto bis Amsterdam, einfach 8 Pence, doppelt 1 Sch. 4 Pence, Unze 2 Sch.; — die nach Nürnberg, Bremen, Danzig, Lübeck, Leipzig zahlen franko Hamburg, einfach 2 (1?) Schill., doppelt 2 Sch., 3 Unzen 3 Sch. u. s. w.

Literatur.

In wie weit ist die Postansalt verbunden, diejenigen Bedingungen zu halten, welche sie für die Versendung der Briefe und Packete aufgestellt und dem Publikum bekannt gemacht hat? In wie weit wird derjenige, welcher seinem Contrahenten bekannt macht, dass ein Dritter Verbindlichkeiten übernommen habe, in eigener Person verbindlich?

Mitgetheilt im „Wochenblatt für merkwürdige Rechtsfälle“ (Verlag von B. Tauchnitz in Leipzig. Jahrg. 1856. Nr. 6—8) von Herrn O. —r in —n.

Am 22. Febr. 1834 hatte das Ober-Postamt (die damalige Ober-Postdirection) zu Leipzig den Deputirten des Leipziger Buchhandels mitgetheilt, dass ein zwischen Sachsen und Preussen im Jahre 1833 abgeschlossener Postvertrag mit dem 1. April 1834 ins Leben trete, nach welchem zwischen den beiden Staaten festgesetzt worden sei, dass für Bücher und gedruckte Sachen, welche zwischen den beiden Staaten versendet würden, sie möchten frankirt oder unfrankirt gehen, mit Ausschluss der Packete unter 10 Pfund, bei einem jährlichen Total-

gewichte von 5,000 Pfund *incl.* bis 10,000 Pfund *excl.* 15 Procent und bei einem Totalgewichte von 10,000 Pfund und darüber 20 Procent des gesammten sächsischen und preussischen Portos von den beiderseitigen Ober-Postbehörden auf Grund der darüber von den Absendern zu führenden, von den absendenden Postanstalten zu attestirenden Bücher, nach Schluss des Kalenderjahres baar restituirt werden sollten.

Das Ober-Postamt hatte dabei, diesem Staatsvertrage entsprechend, diejenigen Buchhändler, welche jährlich, ausschliesslich der Packete unter 10 Pfund, 5,000 Pfund oder darüber an Büchern und gedruckten Sachen nach Preussen versendeten, aufgefordert, vom 1. April 1834 an darüber ein Buch nach einem beigelegten Schema, welches am Schlusse des Jahres beim Ober-Postamte einzureichen sei, zu führen. Von den Deputirten des Leipziger Buchhandels war der Auftrag des Ober-Postamtes, den Mitgliedern diese Bedingungen bekannt zu machen, richtig vollzogen worden. In Folge dessen hatten diejenigen Buchhändler Leipzigs, welche hoffen konnten, jährlich 5,000 Pfund und mehr Bücher in Packeten über 10 Pfund durch die Post nach Preussen zu versenden, sich bemüht, ihre jährlichen Versendungen bis zu diesem Betrage und darüber zu bringen, hatten sich die vorschriftsmässigen Bücher angeschafft, in dieselben die von ihnen zur Versendung gebrachten Bücherballen jedesmal nach dem Tage der Absendung und der Adresse eingezeichnet, und jeder dieser Einzeichnung durch den von der Postbehörde angestellten Beamten den Gewichts-betrag, beziehentlich bei frankirten Packeten den Portobetrag beifügen lassen. Sie hatten dafür der Aufforderung und Zusage gemäss aus der Hauptcasse des Ober-Postamtes nach geschehener Einreichung der geführten Bücher und nach deren Prüfung Seiten der Behörde 15, beziehentlich 20 Procent des bei einem jeden Absender im Laufe des Jahres erwachsenen, von den sächsischen und preussischen Postanstalten für diese Packetsendungen erhobenen Portos zurückvergütet erhalten, und es war alles bis zum Jahre 1848 in Ordnung gegangen. Im Jahre 1848 hatten diese Buchhändler ihre Packetsendungen in Gemässheit des Postvertrages zwischen Preussen und Sachsen ebenfalls eingerichtet, hatten ihren Anspruch auf die Portorestitution bei

der Ober-Postdirection in vorschriftmässiger und entsprechender Weise geltend gemacht, und die Ober-Postdirection hatte die ihm zur Prüfung überreichten Bücher ohne Ausstellung angenommen, aber die Zahlung der rückvergütbaren Summe für die vom 16. April 1848 an bewirkten Packet-sendungen verweigert. (Vom obengenannten Tage ab hatte, nachdem bereits im Jahre 1847 eine Herabsetzung der Portosätze für alle Sendungen, welche zwischen sächsischen und preussischen an Eisenbahnen gelegenen Orten zur Versendung kommen, eingeführt worden war, vermöge des in Preussen erlassenen Gesetzes vom 8. April 1848 eine fernerweite Ermässigung der preussischen Fahrpostporto-Antheile für alle Postsendungen, jedoch unter ausdrücklich erklärtem Wegfall aller seitherigen Portorestitutionen stattgefunden.)

In gleicher Weise hatten die betheiligten Buchhändler vom 1. Januar 1849 an ganz den vorgeschriebenen Bedingungen gemäss die Packetsendungen fortgesetzt und zwar bis zum 27. October 1849, wo die Postanstalt den Eintrag der Packetsendungen in die betreffenden Bücher verweigerte.

Ueber die Verweigerung der Restitution der Portovergütung von 15 resp. 20 Proc. auf die Zeit vom 17. April bis 31. Decbr. 1848 und bis zum Schlusse des Jahres 1849 erhoben im Jahre 1850 mehrere Buchhändler zu Leipzig vor dem Appellationsgerichte zu Dresden wider den Staatsfiscus Klage, dessen wesentlicher Inhalt, sowie die Einrede des Beklagten, das Urthel des Appellations-Gerichts in Dresden, das zweite, auf zwei Leuterungen beider Theile ergangene Urthel des Appellations-Gerichts in Leipzig und endlich das, weil auch gegen diese Entscheidung beide Theile remedirten, hervorgerufene Urthel des Ober-Appellations-Gerichts vom Septbr. 1855, nebst den jedesmaligen Entscheidungsgründen, in der obigen Abhandlung mitgetheilt wird, auf welche wir hiermit verweisen. Wir begnügen uns, unsere Leser, welche an den sich hieran knüpfenden Rechtsfragen ein Interesse nehmen, hierauf aufmerksam gemacht zu haben.

Ueber den Umfang des Postverkehrs im königl. hannoverschen Postgebiete im Jahre 1855.

Nach möglichst genauen Ermittlungen wurden im Jahre 1855 durch die hannoverschen Posten befördert:

I. an Briefpostsendungen.

- 1) Portopflichtige interne Briefe:
 - a. Portobriefe . . . 2,465,080 Stück
 - b. Frankobriefe . . . 2,534,706 „
 - Summa 4,699,786 Stück.
- 2) Portopflichtige Briefe nach und von dem Auslande:
 - a. Portobriefe . . . 1,289,744 Stück
 - b. Frankobriefe . . . 1,798,032 „
 - Summa 3,087,776 „
- 3) Portofreie in- und ausländische Briefe . . . 1,296,096 „
- Im Ganzen 9,083,658 Stück.

(Auf den Kopf der Bevölkerung kommen demnach ca. $4\frac{1}{2}$ Briefe, auf die Q.-M. des Flächeninhalts ca. 13,000 Briefe).

II. An Fahrpostsendungen:

- 1) Interne portopflichtige Sendungen:
 - a. Päckereien ohne Werthangabe 700,705 Stück,
 - b. Päckereien mit Werthangabe 348,794 Stück im Werthe von 53,365,904 Thlrn.,
 - c. baare Einzahlungen 26,889 Stück im Werthe von 119,208 Thlrn.,
 - d. Vorschussbriefe 94,555 Stück im Werthe v. 205,517 Thlrn.
 - Summa 1,470,943 Stück im Werthe von 53,690,629 Thlrn. und im Gewichte von 5,484,415 Pfund.
- 2) Portopflichtige Fahrpostsendungen nach und von dem Auslande:
 - a. Päckereien ohne Werthangabe 524,916 Stück,
 - b. Päckereien mit Werthangabe 257,418 Stück im Werthe von 47,258,914 Thlrn.,
 - c. baare Einzahlungen 4202 Stück im Werthe von 16,796 Thlrn.,
 - d. Postvorschussbriefe 31,380 Stück im Werthe von 109,504 Thlrn.
 - Summa 817,916 Stück im Werthe von 47,385,214 Thlrn. und im Gewichte von 5,097,294 Pfund.

3) Portofreie Fahrpostsendungen, in- und ausländische, 490,904 Stück im Gewichte von 674,494 Pfund.

Summa aller Fahrpostsendungen 2,179,763 Stück im Werthe von 404,075,843 Thlrn. und im Gewichte von 44,253,203 Pfund.

Bei der Vergleichung der Menge der im Innern beförderten Brief- und Fahrpostsendungen mit der Zahl solcher Sendungen, welche nach dem Auslande befördert und von dort eingegangen sind, dürfte auf den ersten Blick die Zahl der ausländischen Sendungen unverhältnissmässig bedeutend erscheinen. Hierbei darf aber nicht übersehen werden, dass die ausländischen Sendungen zwei Mal, nämlich abgehend und ankommend gezählt werden müssen(?), während die internen Sendungen nur einmal, entweder abgehend oder ankommend in Betracht zu ziehen sind, weil sonst dieselbe Sendung doppelt aufgeführt würde.

Den Personenverkehr anlangend, so haben trotzdem, dass fast alle Hauptstrassen des Landes dem unmittelbaren Postverkehre entzogen sind, im Jahre 1855 nahe an 200,000 Personen der Posten zur Reise sich bedient.

An Zeitungen wurden 65,600 Exemplare durch die Postanstalten distribuit, was annäherungsweise eine Anzahl von 17—18 Millionen einzelne Blätter ergiebt.

Wie sehr in dem letzten Jahrzehnt, namentlich seit Herabsetzung der internen Portotaxe im Jahre 1850 und seit dem Anschlusse des Königreichs an den deutsch-österreichischen Postverein im Jahre 1854, der Postverkehr zugenommen hat, beweist folgende Zusammenstellung.

Nach Obigem betrug die Zahl der internen portopflichtigen Briefe 1855 in runder Summe: 4,700,000 Stück.

Dagegen betrug dieselbe im

Jahre		mithin 1855 mehr
1854	4,457,500 Stück	242,500 Stück.
1853	4,327,800 „	372,200 „
1852	4,036,200 „	663,800 „
1851	3,609,700 „	1,090,300 „
1850	3,000,000 „	1,700,000 „
1847	2,468,600 „	2,231,400 „

wonach also in 8 Jahren die Menge der internen portopflichtigen Briefe fast auf das Doppelte gestiegen ist.

Der durch Herabsetzung der Taxe (von 1850) herbei-

geführte Ausfall an der Porto-Einnahme ist, wenn auch noch nicht völlig, doch nahezu durch jene Zunahme gedeckt.

Was die Zunahme bei dem Briefverkehr mit dem Auslande anlangt, so wurden (mit Ausserachtlassung der Kreuzbandsendungen) im Rechnungsjahre $18\frac{5}{5}$ 845,050 Frankobriefe nach dem Auslande befördert.

Diese Anzahl betrug im

Jahre		also $18\frac{5}{5}$ mehr
$18\frac{5}{4}$	646,940 Stück	168,110 Stück
$18\frac{5}{3}$	515,670 „	299,380 „
$18\frac{5}{2}$ etwa	455,000 „	360,050 „

Hiernach zu urtheilen, wäre hinsichtlich des äusseren Briefverkehrs schon nach 3 Jahren fast eine Verdoppelung eingetreten, doch darf nicht übersehen werden, dass, da auf nichtfrankirte Briefe nach dem Postvereine ein Zuschlagsporto von 1 Sgr. (3 Xr.) pr. Loth gelegt ist, das correspondirende Publikum den Vortheil der Vorausbezahlung immer mehr zu würdigen lernt und die Zahl der Frankobriefe steigt, nicht nur weil die Menge der Briefe im Allgemeinen zunimmt, sondern auch weil der Portobriefe verhältnissmässig weniger werden. — Ausserdem aber hat der Anschluss unseres Landes an den Zollverein der auswärtigen Correspondenz einen Impuls gegeben, welcher nicht nur beim innern Verkehr hinwegfiel, sondern sogar möglicher Weise nachtheilig darauf eingewirkt haben kann.

Wie bei dem Briefverkehr, ist hinsichtlich der Fahrpostsendungen eine beständige Zunahme bemerkbar, und zwar fast in noch höherer Progression als bei jenem.

Zwar fehlen für jetzt die Anhaltspunkte für eine allgemeinere Vergleichung, dagegen liegen über die Zunahme des Fahrpostverkehrs charakteristische Notizen einzelner Städte vor.

So wurden durch die Briefträger an Fahrpostsendungen zur Bestellung gebracht, im Rechnungsjahre:

	$18\frac{5}{3}$	$18\frac{5}{4}$	$18\frac{5}{5}$
z. B. in Hannover	423,420 St.	448,717 St.	483,309 St.
„ Emden	10,154 „	12,077 „	15,756 „
„ Hameln	6,904 „	7,455 „	8,638 „
„ Harburg	9,725 „	11,313 „	14,830 „
„ Lüneburg	16,148 „	16,373 „	20,612 „

	18 $\frac{5}{3}$	18 $\frac{5}{4}$	18 $\frac{5}{5}$
z. B. in Osnabrück	22,377 St.	26,281 St.	32,607 St.
„ Stade	11,056 „	11,958 „	15,367 „
„ Verden	7,829 „	9,490 „	10,874 „

In jedem der Orte, wo über die Zahl der Postsendungen Notizen geführt werden konnten, hat sich eine mehr oder minder erhebliche Zunahme, in nicht einem einzigen eine Abnahme herausgestellt.

Es liegt ferner vor, dass während das der hannoverschen Postkasse zufließende Porto für Fahrpostsendungen nach und aus dem Postvereine im Jahre 1852 auf 60,000 Thlr. sich berechnete, dasselbe im Jahre 1855 auf 119,676 Thlr. zu veranschlagen war, wonach also, da seitdem eine Veränderung in den Taxen nicht eingetreten ist, der Fahrpostverkehr mit dem Postvereine in drei Jahren sich fast genau verdoppelt hat.

Minder günstig als bei dem Brief- und Frachtverkehre müssen sich natürlich die Verhältnisse bei dem Personenverkehre gestalten.

Die längeren Course werden von Jahr zu Jahr immer mehr von der Post an die Eisenbahn abgetreten. Wenn daher auch wegen der erforderlichen Vermehrung der Posten auf kürzeren Nebencoursen die Zahl der Postreisenden sich gleich bleiben sollte, worüber aber zur Zeit der Nachweis fehlt, so muss das Personengeld sich mindern, weil die Bezugstrecken dafür sich abkürzen. Daher hat die Einnahme an Personengeld, welche 18 $\frac{5}{4}$ noch auf 165,861 Thlr. sich belief, im Jahre 18 $\frac{5}{5}$ auf 160,644 Thlr. sich vermindert, und würde es nicht auffällig sein dürfen, wenn nach Vollendung der Süd- und Westbahn ein weiterer Ausfall sich bemerkbar machen sollte.

Der Zeitungsverkehr war in dem Rechnungsjahre 18 $\frac{5}{5}$ erheblicher als in den Vorjahren. Die Veranlassung dazu gab muthmaasslich das Interesse an dem eben beendeten Kriege. Begreiflicher Weise nämlich werden in Zeiten des Krieges und der bürgerlichen Unruhen politische Zeitungen mehr gelesen als in Friedenszeiten, und wird dadurch reichlich der Ausfall gedeckt, welchen in politisch bewegten Zeiten solche Blätter zu erleiden haben, die wissenschaftliche oder industrielle Gegenstände behandeln, zumal letztere nur zum geringeren Theile dem Post-

debit zufallen. Zum Belege hiefür mögen folgende Zahlen dienen.

Der der Postkasse zu berechnende Zeitungsaufschlag betrug im Jahre $18\frac{5}{11}$ 16,376 Thlr., sank

$18\frac{5}{2}$ auf 15,347 „

$18\frac{5}{3}$ „ 14,884 „ — stieg dagegen

$18\frac{5}{4}$ „ 15,733 „ und

$18\frac{5}{5}$ „ 17,689 „

$18\frac{5}{1}$ wirkten noch die Nachwehen der stürmischen Vorjahre, von denen leider Nachweise hinsichtlich des Zeitungsverkehrs nicht zu liefern sind, weil erst seit 1850 die Zeitungsaufsatzgelder vollständig der herrschaftlichen Casse berechnet werden. — In den Jahren $18\frac{5}{2}$ und $18\frac{5}{3}$ beschwichtigte sich die Bewegung und sank der Zeitungsverkehr, welcher erst $18\frac{5}{4}$ etc. mit dem drohenden und ausgebrochenem Kriege an Umfang zunahm.

Aus den vorstehenden Angaben geht zur Genüge hervor, in welchem bedeutenden Wachsthum der Postverkehr begriffen ist, woher es denn auch kommt, dass trotz der gegenwärtigen billigen Portotaxen die Post ein nicht zu verachtendes Scherflein zu den Kosten der Staatsverwaltung liefert und zu fortwährenden Verbesserungen ihrer selbst die Mittel bietet.

Da mit Recht angenommen werden darf, dass nach dem jetzt glücklich hergestellten Frieden die erwähnte Zunahme nicht nur nicht stille stehen, sondern in noch höherem Grade fortschreiten werde, so konnte gewiss mit gutem Rechte, nach den bisherigen Erfahrungen, der Ueberschuss der Postverwaltung, wie nach den ständischen Aktenstücken geschehen ist, veranschlagt werden für $18\frac{5}{6}$ auf 162,700 Thlr., für $18\frac{5}{7}$ auf 202,000 Thlr., für $18\frac{5}{8}$ auf 242,000 Thlr. und zwar trotz dem, dass es begreiflich ist, wie fortwährend eine Vermehrung der Arbeitskraft mit dem Wachsen der Arbeitsmasse erforderlich wird, wohingegen freilich die Transportkosten um ein nicht Unerhebliches sich vermindern dürften, je mehr das Eisenbahnnetz sich ausdehnt.

Bei Würdigung des vorerwähnten Ueberschusses könnte man versucht werden, denselben für einen mehr scheinbaren als wirklichen zu halten, wenn man bedenkt, wie andere Staatsanstalten mit ihren Leistungen das Postinstitut unentgeltlich unterstützen müssen.

Die Posten sind bekanntlich von dem Chausseeegelde (nicht aber von der Erlegung des sehr erheblichen Landstrassen- und Communal-Weggeldes) befreit und was weit mehr als das, alle regelmässigen Eisenbahnposttransporte werden der Eisenbahnverwaltung nicht vergütet.

Wenn man dagegen, wie es um Leistung und Gegenleistung abzuwägen geschehen müsste, in Anschlag bringen wollte, welche unentgeltliche Dienste die Post allen anderen Staatsanstalten leistet, so würde die Bilanz sehr zu Gunsten des Postinstituts ausfallen.

Die obenerwähnten 4,296,096 Stück portofreien Briefe und 490,904 Stück portofreien Fahrpostsendungen mit einem Gewichte von 674,494 Pfund fast ohne Ausnahme mittelbar oder unmittelbar im Staatsinteresse versandt, würden, da jeder portofreie Brief durchschnittlich mindestens für einen doppelten gerechnet werden muss, ein Porto von wenigstens 432,000 Thlr eintragen, wenn dieselben bezahlt werden müssten, und würde diese Summe dem Ueberschusse hinzugezählt werden müssen, wenn man die vorerwähnten Leistungen der Chaussee- und Eisenbahnverwaltung veranschlagen und von dem Reinertrage der Post in Abzug bringen wollte. (H.-Z.)

Die neueste Botschaft des Präsidenten und der Jahresbericht des General-Postmeisters über das Postwesen der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika.

Der Präsident sagt in Bezug auf das Postwesen in seiner Botschaft: Die Brutto-Ausgabe des Postdepartements belief sich im vergangenen Finanzjahr auf 9,968,342 Dollars und die Brutto-Einnahme auf 7,342,436 Dollars, so dass die Ausgabe die Einnahme um 2,626,206 Dollars übersteigt. Die Kosten der Postbeförderung waren um 674,952 Dollars grösser als im vorhergegangenen Jahr. Diese schwere Staats-Ausgabe ist zum grossen Theil der enormen Masse franko und zu sehr niedrigem Portosatz beförderter Drucksachen, und der Kostspieligkeit des Postdienstes per Eisenbahnen und See-Dampfschiffe zuzuschreiben. Die Vorschläge des General-Postmeisters in Bezug auf diesen Gegenstand verdienen die Beachtung des Congresses.

Aus dem Jahresberichte des General-Postmeisters d. d. 3. Dec. 1855: Die Zahl der während des am 30. Juni 1855 endigenden Jahres gegründeten Postanstalten in den Vereinigten Staaten war 1663, die der aufgehobenen 804, mithin fand ein Zuwachs von 862 statt. 373 haben den Ort und Namen verändert. Die ganze Anzahl der Postanstalten betrug am 30. Juni 24,410 und am 30. Novbr. 24,770, von welchen 258 in die Klasse gehören, deren Postmeister ihre Anstellung vom Präsidenten erhalten. Die Zahl der während des ordentlichen fiscalischen Jahres angestellten Postmeister war 7,403, nämlich es erhielten Anstellung: 4,058 durch Vacanzen wegen Verzichtleistung, 879 wegen Entlassungen, 287 wegen Todesfälle, 216 bei Veränderung des Orts und Namens und 1,663 wegen neu-gegründeter Postanstalten.

Am letztvergangenen 30. Juni waren 7,033 Poststruten im Betriebe. Die Zahl der Posthalter war 5,703. Die Länge dieser Routen lässt sich auf 277,908 Meilen berechnen.

Die Gesamtlänge der von den Posten zurückgelegten Miles war 67,404,166 und die Transportkosten betrugen 5,345,238 Doll. und vertheilt sich wie folgt: 24,879,752 Miles und 1,430,665 Doll. oder $5\frac{3}{4}$ Cents pro Mile bei nicht besonders specificirten Beförderungsarten; 18,859,118 Miles und 1,215,979 Doll. oder gegen $5\frac{3}{4}$ Cents pro Mile bei der Beförderung mit Wagen; 19,202,469 Miles und 2,073,089 Doll. oder gegen $10\frac{3}{4}$ Cents pro Mile bei der Beförderung mit Eisenbahnen; 4,459,827 Miles und 625,505 Doll. oder 44 Cents pro Mile bei der Beförderung mit Dampfbooten. Verglichen mit dem Dienste bis zum 30. Juni 1854 hat sich der jetzige Transportdienst um 3,397,025 Miles und um 675,224 Doll. Kosten vermehrt.

In Californien wurden im Laufe des Jahres 692,116 Miles mit einem Kostenaufwande von 127,545 Doll. zurückgelegt, nämlich 175,656 Miles mit 52,000 Doll. oder 29 Cents 6 Milis pro Mile bei der Beförderung mit Dampfbooten, 376,376 Miles mit 49,915 Doll. oder $13\frac{1}{4}$ Cents pro Mile bei der Beförderung mit Wagen, und 139,984 Miles und 25,600 Doll. oder $18\frac{1}{2}$ Cents pro Mile bei nicht besonders angegebenen Transportarten. Die ganze Zunahme des Transportdienstes in Californien während des mit dem letzten 30. Juni endigenden Jahres beträgt 100,386 Miles oder

17 Proc. An Kosten wurden 15,418 Doll. oder 12 Proc. erspart.

In Oregon war der Dienst folgender: mit Dampfschiffen wurden 29,952 Miles mit 8,400 Doll. Kosten, auf nicht specificirten Arten 75,512 Miles mit 16,767 Doll. Kosten und mit Wagen 12,480 Miles mit 3,650 Doll. Kosten zurückgelegt. Der Dampfbootdienst hatte eine Verminderung von fast 26 Proc. auf das Jahr. Die Kosten in dem am 30. Juni 1854 endigenden Jahre waren 100 Proc. höher als in dem vergangenen, am 30. Juni 1855 endigenden Jahre.

Am vergangenen 30. Juni waren im Dienste: 319 Routen-Agenten mit einer jährlichen Besoldung von 235,170 Doll. 65 C., 29 Local-Agenten mit 19,328 Doll., und 984 Postboten mit 100,471 Doll. 65 C.; diese Gehalte im Gesamtbetrage von 354,970 Doll. 30 C. sind den Transportkosten hinzuzurechnen. Dies ergibt auf das laufende Jahr einen Totalbetrag von 5,824,989 Doll. 30 C., welcher sich wahrscheinlich durch den neuen Dienst auf dem Mississippi-Fluss und den durch den letzten Congress eingerichteten Routen bis zu 6,000,000 Doll. steigern wird.

Die Ausgaben des Departements für das vergangene Jahr betrugen nach dem Berichte des Auditors 9,968,342 Doll. 29 Cents, nämlich:

Für Besoldungen für die Postmeister	2,435,335 D. 22 C.
„ Schiff-, Dampfboot- und Wegbriefe	48,766 „ 28 „
„ Beförderung der Posten	6,076,334 „ 60 „
„ Packpapier	45,467 „ 50 „
„ Amtsbedürfniss der Postämter	5,250 „ 40 „
„ Bekanntmachungen	75,457 „ 32 „
„ Briefbeutel	52,079 „ 26 „
„ Druckformulare	91,138 „ 40 „
„ Postschlösser, Schlüssel und Stempel	16,172 „ 87 „
„ Beraubungen und Special-Agenten	64,453 „ 52 „
„ Secretaire der Postanstalten	702,617 „ 40 „
„ Officialbriefe	55 „ 69 „
„ Frankomarken (Poststempel)	11,903 „ 94 „
„ Frankocouverts	40,635 „ 34 „
„ Gehalte der Briefträger	143,312 „ 93 „
„ alte eingelöste Frankomarken	18 „ 70 „
Wiederbezahlung für todte Briefe	6 „ 82 „

Verschiedene Zahlungen	173,044 D. 29 C.
Zahlung an Grossbritannien	302,859 „ 74 „
„ „ Bremen	43,465 „ 40 „
Summa	9,968,342 D. 29 C.

Die ganze Einnahme des Departements vom (inländischen und fremden) Porto, von Frankomarken und Franko-Couverts und verschiedene andere Einnahmequellen betrug im letzten Fiscaljahre 6,642,436 Doll. 43 C., nämlich:

Briefporto	3,234,549 D. 47 C.
Verkaufte Frankomarken und Franko-Couverts	2,544,318 „ 3 „
Zeitungen und Zeitschriften	638,927 „ 37 „
Strafen	35 „ 35 „
Zurückerstattungen	77,902 „ 82 „
Briefträger	443,312 „ 92 „
Todte Briefe	4,976 „ 4 „
Extra-Ersatz für Ueberlastungen	23,330 „ 82 „
Verschiedene Einnahmen	7,783 „ 34 „
Summa	6,642,436 D. 43 C.

Hierzu der jährliche Zuschuss als Compensation für die dem Gouvernement geleisteten Postdienste, gemäss der Acte vom 3. März 1847 und vom 3. März 1854

	700,000 D. — C.
	7,342,436 D. 43 C.

Zur genauen Feststellung muss von der Gesamt-Einnahme der aus den Abrechnungen mit Grossbritannien, Preussen und Bremen sich herausstellende Betrag abgezogen werden.

Der auf das Fiscaljahr 1855 zu bezahlende Betrag

an England ist	70,522 D. 86 C.
an Bremen	6,430 „ 37 „

Summa	76,653 D. 23 C.
-------	-----------------

Hiervon ab der Betrag von Preussen	69,694 „ 41 „
------------------------------------	---------------

Der verbleibende Betrag von 6,959 D. 42 C. abgezogen von der Gesamt-Einnahme von 7,342,436 Doll. 43 C. auf das mit

dem 30. Juni 1855 endigende Fiscaljahr verbleibt 7,335,177 D. 1 C.

Die Gesamt-Einnahme auf 1854 betrug nach Abzug der ausländischen Forderungen 6,816,657 D. 91 C.

Differenz zu Gunsten des Jahres 1855 518,519 D. 10 C.

Die Ausgaben des Departements auf das Jahr 1855 betrugen, wie oben angegeben 9,968,342 D. 29 C.

Die Gesamt-Einnahmen betrugen, nach dem Berichte des Auditors, mit Einschluss des ausländischen Porto und der jährlichen Vergütung von 700,000 D. für die dem Gouvernement geleisteten Postdienste 7,342,136 D. 43 C.

Uebermaass der Ausgabe in 1855 2,626,206 D. 46 C.

Zu dem vorstehenden Uebermaasse der Ausgabe sind noch hinzuzurechnen die Beträge der schlechten, der verglichenen und ungewissen Schuldposten von 649 D. 99 C., so dass das ganze Deficit auf das Jahr 2,626,856 Doll. 45 C. beträgt.

Der Bericht geht nun auf die einzelnen Ansätze über, bei welchen eine Ab- oder Zunahme der Einnahme und Ausgabe stattgefunden hatte, und bespricht dann zwei Punkte, welche bei dem Deficit des Postdepartements nach den Ansichten des General-Postmeisters besonders in Betracht zu ziehen seien: das Frankirungs-Privilegium der Congressmitglieder und das Porto für Zeitungen und periodische Schriften.

Für das Jahr 1856 werden die Ausgaben des Departements, einschliesslich der Bezahlung des fremden Portos, zu 10,199,024 Doll., die Einnahme dagegen zu 9,010,873 Doll. veranschlagt, so dass ein voraussichtliches Deficit von 1,188,151 Doll. zu decken sein wird.

Der Postdienst auf den verschiedenen Dampfbootlinien und die Postverträge mit dem Auslande, namentlich mit Frankreich, Belgien und Grossbritannien, sind dann weitere Gegenstände der Besprechung im Berichte.

Diesem angehängt ist eine umfassende Zusammenstellung des General-Postmeisters über den Oceandampf-

schiff-Postdienst, aus welcher wir noch die folgenden Angaben entnehmen.

Der Gesamtbetrag des inländischen, See- und fremden Portos, für die abgegangenen und angekommenen Briefe und anderen Briefpostgegenständen auf den folgenden Dampfschifflinien der Vereinigten Staaten war im letzten Fiscaljahr:

Von der Collins-Linie, New-York und Liverpool

für Briefe 481,943 D. 04 C.

„ Zeitungen 22,750 „ 76 „ 504,693 D. 80 C.

Von der New-York-Bremer-Linie

für Briefe 426,642 D. 09 C.

„ Zeitungen 4,040 „ 66 „ 430,652 D. 75 C.

Von der New-York-Havre-Linie

für Briefe 92,254 D. 88 C.

„ Zeitungen 4,073 „ 66 „ 96,328 D. 54 C.

Von der Charleston-Havana-Linie

für Briefe und Zeitungen 6,830 D. 72 C.

Von der Linie New-York-Californien

für Briefe und Zeitungen, einschliess-

lich der diese Linie berührenden

verschlossenen britischen Felleisen

nach Californien

346,477 D. 44 C.

Von der New-Orleans- und Vera-Cruz-

Linie

für Briefe und Zeitungen

5,647 D. 83 C.

Summa 4,060,630 D. 78 C.

Der Gesamtbetrag des Portos der in den Vereinigten Staaten und Grossbritannien gesammelten Briefe mit dem britischen Felleisen war

929,697 D. 44 C.

nämlich von den in den Vereinigten-Staaten gesammelten

mit der Collins-Linie 268,202 D. 94 C.

„ „ Cunard-Linie 255,438 „ 40 „

„ „ Havre-Linie 39,405 „ 24 „

„ „ Bremer Linie 41,660 „ 64 „

604,407 D. 49 C.

von dem in dem Vereinigten Königreiche gesammelten

mit der Collins-Linie	134,898 D. 67 C.
„ „ Cunard-Linie	156,149 „ 67 „
„ „ Havre-Linie	19,434 „ 12 „
„ „ Bremer Linie	18,107 „ 79 „
	325,590 D. 25 C.

Ueberschuss von den in den Vereinigten Staaten gesammelten 278,516 D. 94 C.

Der Gesamtbetrag des Portos der während des Jahres mit den preussischen Felleisen versendeten Briefe war 299,578 D. 46 C.

nämlich von den aus den Vereinigten Staaten abgegangenen 164,650 „ 62 „
von den aus Preussen abgegangenen 134,927 „ 84 „

Der Gesamt-Portobetrag der bezahlten und unbezahlten, nach Preussen versendeten Briefe war 112,703 D. 02 C.

nämlich mit der Cunard-Linie 35,725 D. 47 C.
„ „ Collins-Linie 46,790 „ 12 „
„ „ Havre-Linie 16,074 „ 34 „
„ „ Bremer Linie 14,116 „ 09 „

Das Gesamt-Porto der bezahlten und unbezahlten, nach den Vereinigten Staaten versendeten Briefe war 186,875 D. 44 C., nämlich

mit der Cunard-Linie 69,814 D. 17 C.
„ „ Collins-Linie 89,033 „ 56 „
„ „ Havre-Linie 24,606 „ 28 „
„ „ Bremer Linie 6,421 „ 43 „

Der Gesamtbetrag des Briefportos mit dem Havre-Felleisen war 16,915 D. 99 C., der mit den Bremer Felleisen 57,664 D. 6 C. (nämlich 45,539 D. 56 C. von den in den Vereinigten Staaten aufgegebenen Briefen und 12,124 D. 50 C. von den in Bremen gesammelten).

Die Zahl der zwischen den Vereinigten Staaten und dem Vereinigten Königreiche in britischen Felleisen während des Jahres gewechselten Briefe betrug 3,842,228, der Zeitungen 3,454,600; zwischen den Vereinigten Staaten und Bremen in Bremer Felleisen 361,657 Briefe und 16,396 Zeitungen; zwischen den Vereinigten Staaten und dem Königreiche Preussen in verschlossenen Felleisen, 978,442 Briefe und 47,734 Zeitungen; bei den New-York, New-Orleans, Aspinwall- und Pacific-Postdampfschiff-Linien 2,828,946 Briefe und 3,814,077 Zeitungen; Charleston- und Havana-Linie

61,852 Briefe und 39,479 Zeitungen; bei der New-Orleans- und Vera-Cruz-Linie 26,388 Briefe und 15,757 Zeitungen.

Vertrag zwischen Grossbritannien und Frankreich wegen gegenseitiger Beförderung von Druckschriften durch die Post.

Art. 1. Die Journale, Zeitungen, periodischen Werke, broschirten oder gebundenen Bücher, Musikalien, Kataloge, Prospecte, Anzeigen und Ankündigungen aller Art, gedruckt, gestochen oder lithographirt, welche entweder aus dem Vereinigten Königreiche von Grossbritannien und Irland oder aus Malta nach Frankreich, Algerien oder den in der Türkei, in Syrien und in Aegypten errichteten Postanstalten nach dem Vereinigten Königreiche von Grossbritannien und Irland oder nach Malta befördert werden sollen, müssen auf beiden Seiten bis zum Bestimmungsorte frankirt werden.

Es wird ausdrücklich bedungen, dass die Gegenstände, welche jede der beiden Verwaltungen der anderen als bis zum Bestimmungsorte frankirt, gemäss diesem und dem Art. 2 übergiebt, unter keinem Vorwande mit irgend einer Taxe oder Abgabe zu Lasten der Empfänger beschwert werden dürfen.

Es versteht sich jedoch, dass diese Bestimmung in keiner Weise das Recht der beiden Verwaltungen beschränkt, die Gegenstände, deren Einfuhr durch die Gesetze oder Reglements des Bestimmungslandes verboten ist, nicht auszugeben.

Art. 2. Die französische Postverwaltung wird der britischen Postverwaltung für diejenigen Journale und sonstigen im vorstehenden Art. 1 erwähnten Druckschriften, welche aus Frankreich, Algerien oder den in der Türkei, in Syrien und Aegypten errichteten französischen Postanstalten herkommen, zahlen:

1) für die Druckschriften jeder Art mit der Bestimmung nach dem Vereinigten Königreiche von Grossbritannien und Irland 4 Frank per Kilogramm Nettogewicht;

2) für die Druckschriften jeder Art, welche von Frankreich und Algerien mit der Bestimmung nach Malta durch

die britischen Packetböte befördert werden, ebenfalls 4 Frank per Kilogramm Nettogewicht.

Ihrerseits wird die britische Postverwaltung der französischen für diejenigen Journale und sonstigen im vorstehenden Art. 4 erwähnten Druckschriften, welche aus dem Vereinigten Königreiche von Grossbritannien und Irland oder aus Malta herkommen, zahlen:

1) für die Druckschriften aller Art, die aus dem Vereinigten Königreiche von Grossbritannien und Irland mit der Bestimmung nach Frankreich und Algerien abgeschickt werden, 50 Centimes für das englische Pfund Nettogewicht;

2) für die Druckschriften aller Art, die von Malta mit der Bestimmung nach Frankreich und Algerien mittelst der britischen Packetböte abgeschickt werden, ebenfalls 50 Centimes für das englische Pfund Nettogewicht;

3) für die Druckschriften aller Art, die von Malta mit der Bestimmung nach Frankreich und Algerien mittelst der französischen Packetböte abgeschickt werden, 4 Frank für das englische Pfund Nettogewicht;

4) für die Druckschriften aller Art, die aus dem Vereinigten Königreiche von Grossbritannien und Irland mit der Bestimmung nach den in der Türkei, Syrien oder Aegypten errichteten Postanstalten abgeschickt werden, 4 Frank für das englische Pfund Nettogewicht; und endlich

5) für die Druckschriften aller Art, welche aus Malta mit der Bestimmung nach den in der Türkei, in Syrien und Aegypten errichteten französischen Postämtern abgeschickt werden, 50 Centimes für das englische Pfund Nettogewicht.

Die französische Postverwaltung darf diejenigen Journale und sonstigen im vorstehenden Art. 4 erwähnten Druckschriften, welche aus anderen Ländern oder Colonien, deren Correspondenz durch Frankreich durchgeht, nach Grossbritannien abgeschickt werden, der britischen Postverwaltung, als bis zum Bestimmungsorte frankirt, übergeben; und in gleicher Weise darf die britische Postverwaltung der französischen als frei bis zum Bestimmungsorte diejenigen Journale und sonstigen im vorstehenden Art. 4 erwähnten Druckschriften übergeben, welche aus anderen Ländern oder Colonien, deren Correspondenz durch Grossbritannien durchgeht, nach Frankreich oder Deutschland abgeschickt werden.

Die für diese Journale und sonstigen Druckschriften von jeder Seite zu zahlenden Preise sind dieselben, welche in diesem Artikel für die aus dem Vereinigten Königreiche oder aus Frankreich herkommenden Druckschriften bestimmt sind.

Um der in diesem Artikel bewilligten Porto-Ermäßigungen theilhaftig zu werden, müssen die Druckschriften bis zum Bestimmungsorte frankirt, unter Kreuzband gelegt sein und nichts Handschriftliches, weder Buchstaben, Ziffern noch sonst ein Zeichen enthalten. Die Druckschriften, welche diesen Bedingungen nicht sämmtlich genügen, werden als Briefe angesehen und demgemäss taxirt.

Art. 3. Die französische Postverwaltung zahlt der britischen als Preis für den Transport der Transit-Journale und sonstigen Drucksachen, welche die britische Postverwaltung für Rechnung der französischen durch das Vereinigte Königreich durchführt, 1 Frank für das Kilogramm Druckschriften Nettogewicht.

Die französische Postverwaltung zahlt der britischen ausserdem als Preis für den See-Transport der Journale und sonstigen Drucksachen, welche die britischen Packetböte für Rechnung der französischen Postverwaltung überführen, 1 Frank für das Kilogramm Nettogewicht.

Dieselbe Summe von 1 Frank für das Kilogramm Nettogewicht wird gleichfalls von der französischen Postverwaltung der britischen als See-Porto für diejenigen Journale und sonstigen Druckschriften gezahlt, welche die französische Postverwaltung über Grossbritannien abschickt oder empfängt mittelst Handelsfahrzeuge, welche nach den Häfen des Vereinigten Königreichs gehen oder von dort kommen.

Mit Rücksicht auf die Kosten, welche die britische Postverwaltung für den Transport der Depeschen über die Landenge von Suez oder von Darien trägt, zahlt die französische Postverwaltung ausserdem für diejenigen Journale und sonstigen Druckschriften, welche sie mittelst der britischen Post-Packetböte und über die eine oder andere Landenge absendet oder empfängt, wenn der Transport dieser Journale und sonstigen Druckschriften über die Landenge von Suez oder Darien auf Kosten der britischen Postverwaltung, auf Verlangen der französischen, erfolgt ist:

1) für den Transport der Journale und sonstigen Druckschriften über den Isthmus von Suez 80 Centimes für das Kilogramm Drucksachen Nettogewicht;

2) für den Transport der Journale und sonstigen Druckschriften über den Isthmus von Darien 2 Frank 40 Centimes für das Kilogramm Drucksachen Nettogewicht.

Ihrerseits zahlt die britische Postverwaltung der französischen als Preis für die Transit-Journale und sonstigen Drucksachen, welche die französische Postverwaltung für Rechnung der britischen durch Frankreich durchführt, 50 Centimes für das britische Pfund Drucksachen Nettogewicht.

Die britische Postverwaltung zahlt der französischen ausserdem als Preis des See-Transports derjenigen Journale und sonstigen Drucksachen, welche die französischen Post-Packetböte für Rechnung der britischen Postverwaltung überführen, 50 Centimes für das britische Pfund Drucksachen Nettogewicht.

Dieselbe Summe von 50 Centimes für das britische Pfund Nettogewicht wird ebenso von der britischen Postverwaltung der französischen als Seepporto für diejenigen Journale und sonstigen Druckschriften gezahlt, welche die britische Postverwaltung über Frankreich abschickt oder empfängt mittelst Handelsfahrzeuge, welche nach den französischen Häfen gehen oder von dort kommen.

Es versteht sich, dass der Transport der Druckschriften über den Canal de la Manche durch die beiderseitigen Post-Packetböte zu keiner Zahlung zum Vorthail der Verwaltung, von der die diesen Transport bewirkenden Packetböte abhängen, Anlass geben soll.

Art. 4. Es versteht sich, dass die französische Postverwaltung das Recht hat, die britische aufzufordern, für Rechnung der französischen, unter den im vorhergehenden Art. 3 stipulirten Bedingungen, entweder über das Territorium des Vereinigten Königreichs oder durch britische Post-Packetböte oder durch britische Handelsfahrzeuge, die aus oder nach Häfen des Vereinigten Königreichs gehen, diejenigen Journale und sonstigen Drucksachen befördern zu lassen, welche aus den durch die erwähnten Packetböte oder Handelsfahrzeuge bedienten überseeischen Colonien und Ländern kommen oder dorthin bestimmt sind; und andererseits hat die britische Postverwaltung das Recht, die

französische aufzufordern, auf Rechnung der britischen unter denselben Bedingungen, entweder über das französische Territorium, oder durch französische Post-Packetböte, oder durch französische Handelsfahrzeuge, die aus oder nach französischen Häfen gehen, diejenigen Journale und sonstigen Drucksachen befördern zu lassen, welche aus den durch die erwähnten Packetböte oder Handelsfahrzeuge bedienten überseeischen Colonien oder Ländern kommen oder dorthin bestimmt sind.

Art. 5. Gegenwärtige Convention, die als Zusatz zur Convention vom 3. April 1843 gelten soll, soll ratificirt werden; die Ratificationen sollen sobald als möglich in Paris ausgetauscht werden; und sie soll mit dem 1. Januar 1856 ins Leben treten.

Unterzeichnet in Paris, 10. December 1855.

Cowley. A. Walewski.

Ratificirt in Paris, 26. December 1855.

Zusätze und Berichtigungen zu der Zusammenstellung der Bestimmungen über den Briefpost-Verkehr des deutsch-österreichischen Postvereins mit dem Auslande.

(Bd. II. S. 196—238 und 241—272).

Zu Seite 249 und 253. Seit dem 1. Febr. können auf dem Wege über Frankreich nicht nur, wie bisher, Zeitungen, sondern auch periodische Werke, brochirte und gebundene Bücher, sowie durch Druck, Lithographie oder Metallographie vervielfältigte Musikalien, Kataloge, Prospecte, Ankündigungen und sonstige Anzeigen, wenn solche unter Kreuz- oder Streifband verwahrt sind und ausser der Adresse durchaus kein geschriebenes Wort, Zeichen oder Zahl enthalten, nach Grossbritannien und nach überseeischen Ländern durch Vermittelung der britischen Posten befördert werden. Das von dem Absender vor auszubezahlende Porto beträgt ausser dem Vereinsporto von 1 Kr. oder 4 Spf. (oder $\frac{3}{10}$ Ngr.) für das Zoll-Loth und, sofern die Beförderung aus Taxis etc. gleichzeitig durch Belgien stattfindet, dem belgischen Transitporto von $\frac{1}{4}$ Sgr. für das Zoll-Loth, bei Kreuzbandsendungen

- a) nach Grossbritannien, Irland und Malta 3 Kr. oder 1 Sgr. für das Blatt;
- b) nach überseeischen Ländern im Allgemeinen* 5 Kr. oder $1\frac{1}{4}$ Sgr. oder $1\frac{3}{10}$ Ngr.;
- c) nach Bolivia, Chili, Ecuador und Peru, nach der Westküste von Neugranada (Panama), sowie nach Californien und Oregon über Panama 7 Kr. oder 2 Sgr. für das Blatt.

Dergleichen Sendungen sind hierbei nach den Ländern unter a) bis zum Bestimmungsorte und nach den unter b) und c) bezeichneten Ländern bis zum überseeischen Landungshafen frankirt. Kreuzbandsendungen aus Grossbritannien, Irland und Malta werden bei der Aufgabe bis zur deutschen Grenze frankirt, für solche aus den überseeischen Ländern sind vom Empfänger die vorbezeichneten Taxen zu entrichten. (Gebundene Bücher zahlen in Taxis jedoch das Vereinsporto nach der Brieffaxe).

Zu S. 236. Bei den k. k. österreichischen Postanstalten im Oriente gehen öfters Briefe nach dem Innern von Kleinasien ein, welche nur bis zu den betreffenden Hafenorten frankirt sind und deshalb mit den türkischen Posten oder anderen Gelegenheiten nicht weiter befördert werden können. Es müssen daher für jetzt die nach dem Innern von Klein-Asien gerichteten Briefschaften von den Absendern an einen Correspondenten in Constantinopel adressirt werden, damit derselbe die Bezahlung der für ihre Beförderung von da sich ergebenden Gebühren und deren Weitersendung veranlasst. Uebrigens bestehen regelmässige Postverbindungen in Klein-Asien nur nach Bagdad, Mossul und Diabekir.

Zu S. 246. Für die auf Verlangen der Absender über England zu leitende Correspondenz nach Vorderindien, Hinterindien, Ceylon, China und Java (Batavia) ist das englische Seeporto auf 6 Pence (5 Sgr. = 48 Kr. rhein.), nach Borneo, Labuan, Sumatra und den Phillippinen auf 40 Pence ($8\frac{1}{2}$ Sgr. = 30 Kr. rhein.) für den einfachen Brief ermässigt worden. Die Briefe müssen jedoch mit der Bezeichnung „*via* Southampton“ versehen sein, anderenfalls werden dieselben über Marseille befördert und unterliegen noch dem französischen Transitporto von 5 Pence ($4\frac{1}{4}$ Sgr. = 45 Kr. rhein.) für je $\frac{1}{2}$ Zoll-Loth *excl.* Die Briefe

müssen, mit Ausnahme derjenigen nach Ceylon und Hongkong in China, welche auch unfrankirt abgesendet werden können, bei der Aufgabe frankirt werden.

Zu S. 249. Die Correspondenz nach Californien, Oregon und den Sandwichs-Inseln erhält ihre Beförderung in der Regel vermittelt der preussisch-amerikanischen Postpakete und ist nur auf ausdrückliches Verlangen der Absender einzeln über England zu leiten. Bei der ersteren Beförderungsweise ist die Correspondenz eben so zu taxiren, wie die Correspondenz nach den Vereinigten Staaten überhaupt, jedoch müssen die Briefe nach den Sandwichs-Inseln frankirt aufgegeben werden. Bei der Einzel-Auslieferung an die britische Postverwaltung wird die Correspondenz entweder mit den zwischen England und Nord-Amerika oder, sofern es vom Absender verlangt wird, mit den zwischen England und Westindien coursirenden Post-Dampfschiffen befördert, und unterliegt in beiden Fällen dem Frankirungszwange. Für dieselbe ist ausser dem Porto, wie für die Correspondenz nach England selbst, für die Beförderung zwischen England und Amerika zu erheben:

- 1) *via* England, Newyork und Panama 4 Schill. 4 Penny
= 44 Sgr. = 32 Kr. C. M. = 39 Kr. rhein.,
- 2) *via* Southampton, Westindien und Panama 2 Schill.
4 Pence = 23½ Sgr. = 4 Fl. 8 Kr. C.-M. = 4 Fl.
23 Kr. rhein.

Für Zeitungen ist an fremden Porto zu erheben: *ad* 4 2 Sgr. = 6 Kr. C.-M. = 7 Kr. rhein., *ad* 2 2½ Sgr. = 8 Kr. C.-M. = 9 Kr. rhein. *pro* Exemplar.

Zu S. 269. Durch Verordnung der grossh. mecklenb.-schwerinschen General-Postdirection vom 29. Febr. 1856 sind den dortigen Postanstalten neue Tabellen zur Reduction der Silber Groschen auf Schillinge etc. zugefertigt worden, wornach die seitherigen Sätze in manchen Fällen um ¼ Schill. erhöht werden. Nächst dem hat die Reduction der Silber Groschen auf Schillinge in der Art stattzufinden, dass der an inländischen und ausländischen Porto wahrzunehmende Betrag in Silber Groschen berechnet und die Gesamtsumme der Silber Groschen sodann auf Schillinge reducirt und also zur Erhebung gebracht wird.

Nachrichten.

Die oberen Postbehörden des deutsch-oesterreichischen Postvereins veröffentlichen den auf der zu Wien abgehaltenen zweiten Conferenz des deutsch-oesterreichischen Postvereins vereinbarten, am 3. September 1855 unterzeichneten „Nachtrag zu dem revidirten Postvereins-Vertrage vom 5. Decbr. 1854“ nebst den, eine Anlage zu dessen Artikel 4. bildenden „Bestimmungen über die äussere Beschaffenheit und die Behandlung der Postsendungen“, welcher vom 1. Januar 1856 ab zur Ausführung kommen sollte, Hindernisse halber aber erst mit dem 1. Mai 1856 in Kraft tritt. Wir haben diesen Nachtrag bereits im 2. Bande S. 309 ff. abgedruckt.

Oesterreich. In dem Verordnungsblatte für die Verwaltungszweige des oesterreichischen Handelsministeriums vom 18. Januar wird eine neue Dienst-Instruction für die k. k. Poststationen, das Dienstbuch für die Postillons, das Montur-Reglement für dieselben und die Vorschrift bezüglich der mit dem Posthorn zu gebenden Signale kundgemacht, welche mit dem 1. Februar in der gesammten oesterreichischen Monarchie, mit Ausnahme von Dalmatien, in Wirksamkeit zu treten hatten. Der Zweck der Dienst-Instruction ist, den Poststalldienst in den k. k. Staaten, in Uebereinstimmung mit den gesetzlichen Bestimmungen für die Benutzung der Postanstalt, bei allen Poststationen der Monarchie gleichmässig zu regeln. Der Postdienst wird eingetheilt in den amtlichen oder Manipulationsdienst, welcher alle Geschäfte umfasst, welche die postamtliche Behandlung der Sendungen und Reisenden von der Aufnahme zur Postanstalt bis zum Austritte aus derselben, sowie die Einhebung und Verrechnung der postamtlichen Gebühren zum Gegenstande haben, und in den Poststalldienst, welcher alle Verrichtungen in sich begreift, die sich auf die Beförderung der Sendungen und Reisenden durch die Postanstalt mit den hiezu nöthigen Erfordernissen beziehen. Der Postmanipulationsdienst wird mit der Benennung „k. k. Postamt“ und der Poststalldienst, auf welchen sich die Instruction zunächst bezieht, mit der Benennung „k. k. Poststation“ bezeichnet. Die folgenden Abschnitte lauten: von den zur Leitung und Beaufsichtigung des Postdienstes bestellten Behörden, von der Dienstes-

bestellung, von der Einrichtung der Poststation, von der Beförderung der Posten und dem Verfahren bei Ankunft und Abfertigung derselben, von der Rechnungslegung und den erforderlichen Druckpapieren.

Durch die Verordnung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten über das Verfahren bei Ertheilung von Concessionen zu periodischen Landtransport-Unternehmungen vom 27. März 1856 wird im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern festgesetzt, dass nur jene periodischen Personentransport-Unternehmungen (vergl. S. 22) an die Concession der Landesstelle gebunden sind, welche auf Poststrassen und mit Pferdewechsel betrieben werden. Alle anderen periodischen Personentransport-Unternehmungen können von den gewöhnlichen Gewerbsbehörden erster Instanz verliehen werden, und es ist ihre Verleihung an keine anderen als die allgemeinen, hinsichtlich der Fuhrgewerksberechtigungen bestehenden Normen gebunden. Als Poststrassen werden hierbei nur jene Strassen angesehen, auf welchen Fahrpoststationen bestehen. Gegen die Verweigerung einer Concession der letzteren Kategorie steht der Recurs an die politische Landesstelle und in dritter Instanz sowie bei Concessionen der ersten Kategorie in zweiter Instanz an das Ministerium für Handel und Gewerbe offen, welches bei Entscheidung derartiger Recurse mit dem Ministerium des Innern das Einvernehmen pflegen wird.

Zu dem, was S. 64 über das in Oesterreich stattfindende Verfahren bei Retourbriefen gesagt worden ist, bemerken wir noch als Berichtigung Folgendes: Die von den Postämtern an die k. k. Postdirectionen eingesendeten Retour- und aus andern Ursachen unbestellbaren Briefe sind nach einer neuern Verfügung daselbst aufzubewahren, und am Schlusse eines jeden Solarjahres alle jene, welche bis Ende des Monats December des vorausgegangenen Jahres von den Postämtern eingesendet worden sind, zu eröffnen und zu vertilgen. Die Eröffnung hat durch die hiezu von dem Postdirector zu bestimmenden Postbeamten unter der Aufsicht und Leitung einer aus dem Postdirector oder dessen Stellvertreter und einem Eleven als Protocollsführer bestehenden Commission zu geschehen. Die Vertilgung geschieht durch Verstampfung oder Verbrennung.

Preussen. In dem, dem Abgeordneten-Hause vorgelegten Staatshaushalts-Etat für das Jahr 1856 ist bei der Post-, Gesetzsammlungs- und Zeitungs-Verwaltung in Folge der Vermehrung der Postsendungen und des grösseren Verkehrs, sowie des vermehrten Debits der Zeitungen etc. in fast allen Positionen eine Erhöhung der Einnahme veranschlagt, welche nach Maassgabe der Erträge pro 1854 mit im Ganzen 901,799 Thlr. berechnet sind; diesem Betrage entspricht aber auch eine Erhöhung der Ausgabe-Fonds um 606,806 Thlr., so dass der Ueberschuss gegen das Jahr 1855 294,993 Thlr. und der gesammte Rein-Ertrag dieser Verwaltung 1,424,005 Thlr. betragen wird. Von dem Ueberschusse treffen auf den Debit der Gesetzsammlung 4200 Thlr., auf den Zeitungs-Debit 20,460 Thlr., auf die Postverwaltung 267,333 Thlr. Während für 1855 bei einer Gesamtbrutto-Einnahme von rund 8,439,000 Thlrn. die Betriebs- und Verwaltungs-Ausgaben mit 7,340,000 Thlrn. nur einen Ueberschuss von $43\frac{1}{2}$ Proc. übrig liessen, werden jetzt von der Brutto-Einnahme von 9,388,000 Thlrn. durch die Ausgabe von 7,964,000 Thlr. nur 85 Proc. absorhirt und stellt sich der Ueberschuss sonach auf 45 Proc. der Brutto-Einnahme. Für ausgegebene Freimarken und Couverts betrug die Einnahme 1852: 244,202 Thlr., 1853: 338,376 Thlr., 1854: 412,083 Thlr., 1855, nach dem Ertrage des ersten Semesters berechnet, 473,296 Thlr.; sie ist also im fortdauernden Steigen begriffen, und pro 1856 um 92,755 Thlr. höher angesetzt als im v. J. Die Gesamt-Erträge der Brief- und Fahrposten sind um 532,422 Thlr. höher veranschlagt als im Vorjahre. Bei den Einnahme-Posten für Bestellung der Briefe auf das Land (344,764 Thlr., 32,554 Thlr. mehr als 1855) wurde die Frage angeregt, ob nicht eine Herabsetzung dieser Bestellgebühr von 4 auf $\frac{1}{2}$ Sgr. thunlich sei; auf den Nachweis jedoch, dass Jedem freistehe, seine Briefe abholen zu lassen, und dass dieser Einnahme eine Ausgabe von 344,506 Thlr. gegenüberstehe, wurde diese Frage von der Commission fallen gelassen. — Im Zusammenhange hiermit kam noch zur Sprache, dass nach einer im verflossenen Jahre zwischen den Ministerien der Justiz und des Handels getroffenen Uebereinkunft jeder Empfänger einer durch die Post insinuirten gerichtlichen Ladung, also auch Zeugen, Sachverständige und königliche

Beamte, wie namentlich Oberförster, Domainen-Rentmeister etc. für die Zustellung der Vorladung die Gebühr von 4 Sgr. zu entrichten habe. Diese Maassregel, welche hinsichts der königlichen Beamten, weil selbigen ein Fonds zu Verlägen dieser Art nicht zur Disposition stehe, hinterdrein bereits zurückgezogen sei, erscheine aber in gleichem Maasse für Privatpersonen belästigend und könne, abgesehen von ihrer wenigstens nicht zweifellosen rechtlichen Begründung, in einzelnen Fällen zu Unbilligkeiten führen, daneben aber werden, wie dies besonders von Seiten mehrer Landräthe hervorgehoben wurde, durch die Anforderung der Postbehörde, das in sehr vielen Fällen unentrichtet bleibende Porto oder Bestellgeld executivisch beizutreiben, die Executivmittel der Administrativbehörden in einigen Bezirken in solchem Maasse in Anspruch genommen, dass die vorhandenen Executoren nicht ausreichen, um die sehr grosse Menge von Executionen wegen des geringen Betrags von 4 Sgr. zu vollziehen. Von Seiten des Regierungs-Commissarius wurde erklärt, dass über die rechtliche Begründung der getroffenen Einrichtung, welche nur nach reiflicher Erwägung der Sache in Uebereinstimmung mit dem Herrn Justizminister getroffen worden ist, ohne Zuziehung eines Commissarius des letztgedachten Ressorts hier zur Discussion der Ort nicht sein würde, und er sich für incompetent erklären müsse, auf eine solche Discussion einzugehen. Im Uebrigen aber seien die Missstände, welche aus der fraglichen Maassregel sich entwickelt hätten, auch bereits bei den betheiligten Ministerien zur Sprache gekommen, und über die zweckmässigste Beseitigung dieser Uebelstände Verhandlungen im Gange. Auf Grund dieser Erklärung konnte sich die Commission darauf beschränken, die Erwartung auszusprechen: dass bei Vorlegung des nächsten Etats das Ergebniss dieser Verhandlungen werde mitgetheilt werden. — Der Etat der Berliner Stadtpost verlangt nur noch einen Zuschuss von 8,930 Thlrn., der aber um ein Ansehnliches durch die Vortheile überstiegen wird, welche der Staatscasse aus der bestellgeldfreien Insinuation gerichtlicher Erlasse erwachsen, und die sich auf 15,180 Thlr. berechnen. — In der Commission wurde der Wunsch ausgesprochen, dass auf eine Ermässigung des dermalen auf 20 Pfd. festgestellten sogenannten Postzwangs-Gewichts,

eine Milderung der für den gewerbswaisen Personen-Transport bestehenden Beschränkungen baldthunlichst möge Bedacht genommen werden. Der Regierungscommissar rechtfertigte die bestehende Ausdehnung des Postmonopols durch die Verpflichtung der Post zum Fahrpostdienste, auch wo derselbe nicht rentire; das postzwangspflichtige Päckerei-Gewicht sei erst durch das Gesetz von 1852 von 40 auf 20 Pfd. ermässigt worden, und wenn auch die Regierung dies nicht als die äusserste Grenze, bis zu welcher heruntergegangen werden könne, betrachte, so müsse sie es doch für angemessen erachten, mit weitem desfallsigen Maassnahmen nur nach vorgängiger Verhandlung und in möglichster Uebereinstimmung mit den andern postvereinten Staaten vorzuschreiten. Verhandlungen dieser Art seien bereits eingeleitet, und es werde mit deren Fortführung eine Reduction der jetzt bestehenden Beschränkungen sowohl in Bezug auf das Postzwangs-Gewicht als bei der Personen-Beförderung im Auge behalten werden. — In allen Fällen gelangten die Positionen der Staatsregierung, auf den Antrag der Commission, in der 20. Sitzung des Hauses der Abgeordneten vom 22. Februar 1856 zur Annahme. — Der von der Budgetcommission gestellte Antrag: „den Wunsch auszusprechen, dass die Postexpeditionen auf dem Lande und in den kleinen Städten an Sonn- und Festtagen auch während der Mittagszeit, wo ein Gottesdienst nicht stattzufinden pflegt, eine Stunde lang geöffnet und zur Annahme und Ausgabe von Postsachen angewiesen werden“ fand in der Sitzung am 30. April nicht die Genehmigung des Herrenhauses.

Postrechtsfälle. Bei der anderweiten Verpackung eines mit der Post versendeten Packets wurde ermittelt, dass dem Packet eine Rechnung über die Lieferung beigelegt war. Die betreffende Ober-Postdirection erkannte darin eine Porto-Defraudation und setzte auf Grund der §§. 35, Art. 3¹⁾ und 39²⁾ des Gesetzes vom 5. Juni 1852 gegen den Ab-

¹⁾ §. 35 lautet: Mit dem vierfachen Betrage des Portos, jedoch niemals unter einer Geldbusse von fünf Thalern, wird bestraft: 3) wer Briefe oder andere Gegenstände, für welche ein höheres Porto zu entrichten ist, unter andere Sachen, welche nach einer geringeren Taxe befördert werden, verpackt.

²⁾ §. 39: Ausser der Strafe muss in den Fällen des §. 35 das

sender eine Geldbusse von 5 Thlrn. fest und verurtheilte ihn auch zur Nachzahlung des defraudirten Portos. Der Verurtheilte provocirte auf richterliche Entscheidung, allein das Gericht erster Instanz erkannte in dem nämlichen Sinne. Das Gericht zweiter Instanz sprach jedoch den Beschuldigten frei, weil es ihm nach §. 3 des Regulativs vom 31. Juli 1852 freigestanden habe, die Factura in das Begleitschreiben einzulegen, welche zusammen nicht mehr als ein Zoll-Loth gewogen hätten; §. 35 l. c. setzt eine Defraudation voraus, weil der vierfache Portobetrag als Strafe angedroht sei. Das Ober-Tribunal vernichtete aber das zweite Erkenntniss und stellte das erste wieder her, indem es erwog, dass §. 35 Nr. 3 des Gesetzes vom 5. Juni 1852 unbedingt verbiete, Briefe oder andere Gegenstände, für welche ein höheres Porto zu entrichten, unter andern Sachen, welche nach einer geringeren Taxe befördert werden, zu verpacken. Nach allgemeinen Grundsätzen dürfte da, wo das Gesetz nicht unterscheidet, auch der Richter nicht besondere Distinctionen aufstellen; es erscheine daher unzulässig, die Anwendung des citirten Paragraphen auf den Fall zu beschränken, wo dem Postfiscus ein wirklicher Nachtheil zugefügt worden. Keineswegs lasse sich der Schluss rechtfertigen, dass eine Defraudation nicht vorliege, da der Beschuldigte, wenn er von der Begünstigung, die geschriebene Rechnung durch Einschluss in den Begleitbrief taxfrei zu versenden, keinen Gebrauch machte, sondern sie in einer andern Weise durch die Post verschickte, allerdings zur Entrichtung der gewöhnlichen Briefporto-Taxe verpflichtet blieb, indem eine solche Rechnung als eine Mittheilung von Seiten des Versenders an den Empfänger, mithin als ein Brief angesehen werden müsste. (Pr. C.)

Der Inhaber der Handlung Perthes, Besser u. Mauke in Hamburg hat mit der Berlin-Hamburger Eisenbahn einen nach Leipzig bestimmten Ballen Bücher abgesandt, in welchem sich bei der Revision in Wittenberge mehrere Hamburger Zeitungen befanden, welche laut der darauf befindlichen Kreuzband-Adressen an 11 verschiedene Handlungen in Leipzig bestimmt waren. Diese Zeitschriften wurden nun

Porto, welches für die Beförderung der Gegenstände der Post zu entrichten gewesen wäre, gezahlt werden.

vom Zollamte zu Wittenberge für stempelpflichtig erklärt und müssten, da alle stempelpflichtigen Zeitschriften postzwangspflichtig sind, mit der Post versandt werden. Da dies hier nicht geschehen, so wurde der Eigenthümer jener Firma, Buchhändler Mauke in Hamburg, wegen Postcontravention auf Grund der §§. 5 und 6 des Gesetzes vom 5. Juni 1852 unter Anklage gestellt, vom Polizeirichter aber freigesprochen, weil §. 4 des Strafgesetzbuches bestimme, dass Uebertretungen, die im Auslande begangen worden, in Preussen nur dann bestraft werden sollen, wenn dies durch besondere Gesetze oder Staatsverträge angeordnet ist. Ein desfallsiges Gesetz existire hinsichtlich der Postcontraventionen nicht. Der revidirte Postvereins-Vertrag vom 5. Decbr. 1851, dem auch Hamburg beigetreten, habe die Strafbestimmungen des Gesetzes vom 5. Juni 1852 nicht aufgenommen. Die Uebertretung des Postgesetzes wird bei Absendung postzwangspflichtiger Gegenstände durch eine andere Transport-Anstalt mit der Ablieferung dieser Gegenstände an jene Anstalt vollendet. Der Angeklagte habe die fraglichen Gegenstände in Hamburg zur Beförderung mit der Eisenbahn übergeben und somit dort eine Uebertretung gegen das Postgesetz Preussens begangen, die nach §. 4 des Strafgesetzbuches in Preussen nicht strafbar ist. Die Staats-Anwaltschaft hatte appellirt. Das königl. Kammergericht hat die Entscheidungsgründe des ersten Richters verworfen, jedoch aus einem andern Grunde die Freisprechung des Angeklagten bestätigt. Das Kammergericht nahm an, dass postzwangspflichtig nur solche Zeitungen seien, welche dem Zeitungsstempelgesetze vom 2. Juni 1852 unterlägen. Nach §. 1 Nr. 2 dieses Gesetzes seien aber auswärtige Blätter nur dann stempelpflichtig, wenn sie in Preussen gehalten würden. Vorliegendenfalls handle es sich nicht um solche Blätter, vielmehr um Blätter, welche für das Königreich Sachsen bestimmt waren und nur verschlossen durch Preussen gingen. (Nat.-Z.)

Der k. preuss. Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten hat die königl. Ober-Postdirectionen unterm 14. März und 2. April aufgefordert, sich über die Fragen gutachtlich zu äussern, ob und inwiefern es im Interesse des Verkehrs sich empfehlen und ohne Gefahr

für die Aufrechthaltung geregelter Beförderungs-Gelegenheiten in allen Theilen des Staates, sowie ohne unverhältnissmässigen Nachtheil für die Staats-Einnahmen zulässig sein dürfte, 1) den gegenwärtig für die Versendung von Geldern und Packeten bestehenden Postzwang noch weiter zu ermässigen oder ganz aufzuheben, und 2) die Beschränkungen, welchen der Personen-Transport durch Privat-Fuhrgelegenheiten nach den Bestimmungen des Gesetzes vom 5. Juni 1852 unterliegt, insoweit diese Beschränkungen nicht den Wechsel der Transportmittel betreffen, ganz oder theilweise zu beseitigen.

Durch die General-Verfügung des Ministers für Handel etc. vom 11. April wird vom 1. Mai 1856 an das Porto für Sendungen unter Kreuz- oder Streifband, welche bei einer preuss. Postanstalt aufgegeben werden und nach einer andern preuss. Postanstalt oder nach Staaten des Postvereins bestimmt sind, von 6 auf 4 Silberpfennige pro Loth excl. ermässigt. Zur Erleichterung der Frankatur sind Freimarken zu 4 Pf. (auf weissem Papier mit hellgrünem Druck) angefertigt worden. Für unzulänglich frankirte Sendungen der gedachten Art ist der fehlende Portobetrag nach dem ermässigten Satze nachzuerheben.

Bayern. Aus den Nachweisungen über die Staats-Einnahmen und Ausgaben im Jahre 185 $\frac{3}{4}$, welche den Kammern zur verfassungsmässigen Prüfung vorgelegt wurden, geht hervor, dass die Postgefälle 208,849 Fl. 2 $\frac{3}{4}$ Kr. ergaben, um 94,450 Fl. weniger als der Budgetvorschlag. Im laufenden Budget ist die Netto-Einnahme von der Postanstalt mit 300,000 Fl. angenommen.

Frankreich. Der „N.-Z.“ wird aus Paris vom 9. März geschrieben: „Bekanntlich hat die Postverwaltung bis jetzt das Monopol besessen, alle Zeitungen und periodischen Erscheinungen zu befördern, und zahlreiche Verurtheilungen haben Eisenbahnen, Messagerien, Buchhändler und Private getroffen, die sich auch nur die geringste Beeinträchtigung des Postmonopols zu Schulden kommen liessen. Neuerdings aber fängt jenes Monopol der Post an lästig zu werden; täglich wachsen neue Zeitungen wie Pilze aus der Erde, und die Post kann nicht genug Raum und Personal beschaffen, alle diese Massen von Zeit-

geist zu sichten und zu expediren. Der Finanzminister wird denn auch in diesen Tagen dem Corps legislativ ein Gesetz vorlegen, welches das Monopol der Post theilweise aufgibt; alle nichtpolitischen Zeitungen sollen nämlich in Zukunft, falls die betreffenden Packete mindestens 1 Kilogramm (2 Pfd.) oder darüber wiegen, durch Privat-Unternehmungen befördert werden dürfen, der Post dagegen nur die Journal-Packete von geringerem Gewichte, sowie die Versendung der politischen Blätter verbleiben. Der Finanzminister, von seinem Standpunkte aus, möchte wol auch auf die Beförderung der letzteren verzichtet haben; indessen stellt sich dem die politische Rücksicht entgegen, dass die Beförderung durch die Post die Verwaltung in Stand setzt, auf eine Zeitung leichter Beschlag legen zu können. Es ist vielleicht nicht überflüssig, an dieser Stelle zu bemerken, dass das Recht des Postdebitsverbots, wie dies anderswo geübt wird, in Frankreich weder gesetzlich noch factisch besteht.“

Im Jahr 1855 wurden in Frankreich 233,517,000 Briefe, (1848, wo noch die alte Taxirung bestand, 122,140,400) befördert und dafür 45,787,761 Fr. Porto (1848 nur 43,941,056 Fr.) bezahlt. Ausserdem circulirten noch 30,919,704 portofreie Dienstschriften. Die Zahl der expedirten Drucksachen belief sich auf 123,646,200 (1848 dagegen 129,193,500) und ertrug ein Porto von 3,709,386 Fr. (1848: 3,875,805 Fr.). Der Grund des Sinkens liegt in den Beschränkungen, welche das gegenwärtige Régime der Entwicklung der Tagespresse auferlegt und zum Theil auch in der relativen Höhe des Zeitungsportos. Die Zahl der recommandirten Briefe hat sich in den letzten acht Jahren nahezu verdoppelt. Sie belief sich 1848 nur auf 303,000, hingegen schon 1854 auf 542,103 und dürfte sich 1855, nach den vorliegenden Ergebnissen der ersten drei Vierteljahre, auf 600,000 erheben. Die Zahl der Postmandate war 1855: 3,337,058 (1848: 1,738,112) von 86,200,730 Fr. Geldbetrag (1848: 49,867,464 Fr.), die Postgebühr betrug 1,724,356 Fr. (1848: 997,349 Fr.). Von den 233,517,000 Briefen konnten 2,949,498 Stück nicht bestellt werden. Darunter 98,894 wegen völlig unleserlicher und 1946 wegen ganz mangelnder Adresse. Briefmarken wurden im Jahr 1855: 148,433,080 (1849 nur

21,232,665 Stück) im Betrage von 28,533,595 Fr. (1849 nur 4,446,767 Fr.) abgegeben. Das Frankiren der Briefe verbreitet sich mehr und mehr. Im Jahre 1847 verhielt es sich wie 40 zu 100; 1855 wie 85 zu 100. Das Gesamt-Einkommen der Post belief sich 1855 auf 53,868,258, die Ausgaben auf 32,721,349, so dass sich ein Guthaben von 21,146,909 Fr. herausstellte, wozu aber noch 30,919,704 Amtsbriefe hinzuzufügen sind, welche gratis befördert wurden, nach der Taxe aber dem Staat ein Porto von 39,696,408 Fr. gekostet hätten. — Im Durchschnitte fallen in Frankreich je $6\frac{1}{2}$ Brief jährlich auf die Person. Nahe $\frac{1}{3}$ der Briefe geht aber von Paris ab, so dass auf die $1\frac{1}{2}$ Million Einwohner der Hauptstadt im Durchschnitte 50, hingegen auf die $34\frac{1}{2}$ Millionen Provinzbewohner nur $2\frac{1}{3}$ Brief jährlich auf die Person fallen. Eine weitere Herabsetzung der Taxe würde den Durchschnitt wol um Einiges erhöhen, doch kaum sehr bedeutend, da das Haupthinderniss einer gesteigerten Correspondenzthätigkeit der Landbewohner an ihrer Schreibunfähigkeit liegt. — An der Spitze des gesamten Postdienstes steht ein Generaldirector, der mit zwei Administratoren den Verwaltungsrath bildet, welcher unter seiner unmittelbaren Leitung für den Centraldienst 345 Beamte beschäftigt. Unter diesem Centraldienst stehen die zwei Hauptabtheilungen des Postwesens: der Dienst in Paris und in den Departements. Ersterer umfasst ausser den Centralbureaux 43 Arrondissements- und 20 Aushülf-Bureaux und 355 Briefkasten, beschäftigt 1170 in den Bureaux arbeitende Beamte und 650 Briefträger, welche mit dem Entleeren der Briefkasten und mit dem Vertheilen der Briefe in Paris beschäftigt sind, und zwar finden täglich sieben Briefvertheilungen statt, die im Sommer um $7\frac{1}{4}$, im Winter um $7\frac{1}{2}$ Uhr Morgens beginnen. — Den Departementaldienst versehen 173 zusammengesetzte Bureaux (wo nämlich der Director einen oder mehrere von der Administration angestellte Beamten zur Seite hat), 2532 einfache Bureaux (wo nämlich der Director keinen officiell Angestellten zur Seite hat, jedoch einen oder mehrere Gehülfen beschäftigen kann, deren Besoldung ihm dann von der Regierung zurückerstattet wird) und 1127 Briefämter (deren Leiter keine Cautio zu leisten hat, aber auch keine Geldmandate ausstellen kann und in der Comptabilität

einem Nachbarbureau untersteht), die zusammen, ohne die in den einfachen Bureaux arbeitenden Gehülfen, 20,563 Beamte beschäftigen und die Briefvertheilung durch 4804 Ortsbriefträger und 10,760 Landbriefboten besorgen lassen. Im Jahre 1855 wurden 258 Gemeinden, im Jahre 1854 ca. 120 Gemeinden mit einem Postbureau versehen. — Dieser Dienst wird ergänzt durch die *bureaux ambulants*, welche 59 Eisenbahnwagen beanspruchen und 520 Beamte beschäftigen, die während des Laufes der Eisenbahnzüge die Post-Operationen verrichten. In Folge dieser Einrichtung ist dem Publikum Gelegenheit gegeben, in den in den Eisenbahnhöfen selbst errichteten Bureaux die Briefe und Zeitungen bis unmittelbar vor der Abfahrt des Eisenbahnzuges aufzugeben. — Die wichtige Frage über eine Ermässigung des Briefportos von und nach Deutschland ist abermals angeregt, und man hofft, dass in diesem so wichtigen Verkehrszweige recht bald eine Verständigung erfolge. — Nach der *Ind. Belge* wird im gesetzgebenden Körper die Regierung auf den Antrag eines Deputirten ein Gesetz einbringen, wonach künftig auch Bücher in Quart und Octav durch die Post gegen sehr geringes Porto bezogen werden können.

Personal-Nachricht.

Am 16. April 1856 starb im 58. Lebensjahre zu Hannover der Postinspector Georg Ludw. Pieper, Secretair und Hülfсарbeiter bei dem General-Postdirectorio, auch Rendant der Posthülfс-Casse.

Länger als 40 Jahre hatte er seinem Vaterlande mit redlichem Eifer gedient.

Ueber die Uebermittlung kleiner Geldbeträge durch die Post in England und in Frankreich.

Bekanntlich befassen sich die englische und die französische Postverwaltung nicht mit der Beförderung declarirter Geldsendungen. Es ist jedoch erlaubt, kleinere Beträge von baarem Gelde, und namentlich Papiergeld jeder Gattung, insbesondere Banknoten aller Art, aus- und inländische Cassenscheine, zahlbare Wechsel u. s. w. in die zu versendenden Briefe undeclarirt einzuschliessen. Eine Declaration des Geld-Inhalts ist in England ausdrücklich untersagt, und es leistet die Postverwaltung für den etwaigen Verlust keine Garantie. Das System der Registration und Recommandation bietet den Correspondenten nur ein unzureichendes Mittel, die Beförderung und die richtige Bestellung solcher Briefe zu sichern.

In Deutschland und in andern Ländern, wo die Postanstalt sich auch mit der Beförderung declarirter Geldsendungen mit Garantieleistung befasst, gilt mit Recht jene Einrichtung als eine mangelhafte und mit den bestehenden Verhältnissen unverträglich. Dieser Mangelhaftigkeit wird jedoch auch in England und in Frankreich durch besondere Einrichtungen einigermaßen nachgeholfen, wir meinen das Institut der sogenannten *Money-Orders* und *Articles d'argent*. Diese Einrichtungen, welche wir im Nachstehenden näher kennen lernen wollen, beruhen darauf, dass baare Gelder in geringeren Beträgen bei einer Postanstalt vom Publikum eingezahlt, und durch Vermittelung der Post an denjenigen wieder ausgezahlt werden, für welchen sie bestimmt sind. Diese Einrichtungen haben den in der neuern Zeit auch bei den deutschen Postverwaltungen eingeführten „baaren Einzahlungen“ oder „Zahlungsanweisungen“ zum Vorbilde gedient und nehmen schon um deswillen unsere Aufmerksamkeit in Anspruch.

Die *Money-Orders* in England.

In England können Beträge bis zu 5 Pfd. Sterling (ca. 35 Thlr.) eingezahlt und wieder ausgezahlt werden, oder mit andern Worten, es können Zahlungen bis zu dem Betrage von 5 Pfd. Sterling durch die Post vermittelt werden. Der *Money-Order*-Verkehr findet jedoch nicht zwischen sämtlichen Postanstalten Grossbritanniens statt, sondern nur zwischen solchen, welche vom General-Postamte zur Zahlung von *Money-Orders* ausdrücklich autorisirt worden sind. Es sind dies alle Postämter und von den grösseren Unter-Postämtern diejenigen, für welche das Bedürfniss zur Vermittelung dieses Verkehrs vorhanden ist. Zu Ende des Jahres 1855 gab es unter den 10,498 Postbureaux 1935 Geldanweisungsämter, während im Jahre 1845 nur 1280 bestanden.

Die Geldanweisungsgebühr beträgt: für Summen bis zu 2 Pfd. Sterl. incl. 3 Pence = $2\frac{1}{2}$ Sgr. für Summen über 2 bis 5 Pfd. Sterl. incl. 6 Pence = 5 Sgr. ohne Unterschied, in welcher Entfernung von dem Orte der Einzahlung die Wiederauszahlung erfolgt.

Bis zum Jahre 1840 betrug die Gebühr für die Zahlungsanweisungen für Summen bis zu 2 Pfd. Sterling 6 Pence, für Summen über 2 bis 5 Pfd. 1 Schilling.

Die *Money-Orders* über Beträge bis zu 2 Pfd. Sterl., welche 3 Pence kosten, sind schwarz, die der zweiten Art roth.

Das Verfahren, wie die Ertheilung und Auszahlung der *Money-Ordres* bewirkt wird, ist folgendes:

Hat eine in C. wohnende Person A. an eine Person B. in D. eine Summe von 4 L. zu zahlen, so zahlt A. diesen Betrag dem Postamte seines Wohnortes C. ein, und empfängt dafür eine *Money-Order*.

In dieser Order sind folgende Data genau anzugeben:

Die laufende Nummer der Order, das Datum der Einzahlung, der eingezahlte Betrag in Zahlen und Worten, das Postamt, bei welchem der Betrag eingezahlt worden ist (C.) und dasjenige Postamt, welches den Betrag wieder auszuzahlen hat (D.). Ausserdem ist die Order deutlich mit dem Poststempel derjenigen Post-Anstalt zu bedrucken,

bei welchem die Order gelöst worden ist. A. schickt nun seinem Gläubiger B. in D. die empfangene Order zu.

Das Postamt in C. übersendet dagegen dem Postamte in D. eine Benachrichtigung der stattgehabten Einzahlung (*Letter of advise*).

In diesem *Letter of advise* müssen folgende Data genau angegeben werden: die laufende Nummer der Order, der von dem Einzahler A. zu erfragende Vor- und Zuname derjenigen Person, B., an welche die Auszahlung stattfinden soll, der eingezahlte Betrag, so wie endlich der Vor- und Zuname, nebst Stand oder Beschäftigung der die Ordre extrahirenden Person. Ausserdem muss das *Letter of advise* wie die *Money-Order* selbst, mit dem Tagesstempel der absendenden Post-Anstalt (C.) bedruckt werden.

Wird nun von der Person B. die von A. empfangene Order bei dem Postamte in D. präsentiert, stimmen die in der Order und in dem *Letter of advise* enthaltenen Data vollständig überein, und kann B. über den Vor- und Zunamen, so wie über den Stand oder die Beschäftigung des Extrahenten A. bestimmte Auskunft geben, so erhält B. von dem Postamte in D. den von A. beim Postamte in C. eingezahlten Betrag, und zwar gegen Rückgabe der Order, in welcher er über den empfangenen Betrag mit seinem Vor- und Zunamen zu quittiren hat.

Ertheilung der Orders: Wünscht Jemand eine *Money-Order* zu lösen, so muss zuvörderst jedesmal der Betrag, über welchen die Order ertheilt werden soll, so wie die dafür zu entrichtende Gebühr bei der betreffenden Post-Anstalt baar eingezahlt werden. Keine Post-Anstalt ist befugt, selbst die kleinsten *Money-Order*-Beträge zu creditiren.

Nach erfolgter Einzahlung des Betrages hat die Post-Anstalt die Order zunächst in ein Journal für die zu ertheilenden Orders (*Book for Orders issued*) einzutragen. Die Rubriken dieses Journals sind folgende:

- 1) Nummer der Order,
- 2) Datum,
- 3) An wen zahlbar,
- 4) Wo zahlbar,
- 5) Name des Absenders,
- 6) Adresse desselben,

- 7) Dessen Beschäftigung,
- 8) Betrag der ertheilten Order,
- 9) Gebühr für die Order,
- 10) Wann bezahlt,
- 11) Gezahlter Gesamt-Betrag.

Auf Grund der geschehenen Eintragung in das vorgedachte Journal erfolgt alsdann die Ausfertigung der *Money-Order* und des *Letter's of advise*.

Die Nummern der von jeder Post-Anstalt ertheilten Orders beginnen mit dem Anfange des Quartals und laufen bis zum Ende desselben durch. Jedes Versehen in der Nummerfolge kann nur mit Genehmigung des Sekretairs des General-Postamts redressirt werden.

Unterläuft der Verstoss, dass irgend ein Postamt bereits ausgegebene *Money-Orders* zu avisiren unterliesse, sonach der sich meldende Adressat nicht berücksichtigt werden könnte, so geschieht die Erinnerung des saumseligen Postbeamten mittelst einer vorgedruckten Mahnung, wofür der Saumselige 2 Pence bezahlen muss, weil ihn das Porto trifft.

Im Falle der Missspedition oder des Verlustes einer *Money-Order* wird auf ein schriftliches, die erforderlichen Einzelumstände angegebendes Gesuch an den Controleur des Zahlungs-Anweisungs-Amtes des Königreiches, von wo die Original-Anweisung ausging, ein Duplicat gewährt, ebenso kann durch ein gleiches Gesuch an den nämlichen Beamten eine Vollmacht erlangt werden, die Zahlung einer Anweisung von einem Amte an ein anderes zu übertragen, die Zahlung einzustellen, oder einen Irrthum im Namen des Absenders oder des Empfängers abzuändern, oder das Geld an den Einzahler zurückzugeben. Für jedes derartige Gesuch um eine zweite Vollmacht muss jedoch die Gebühr (nämlich 3 Pence für eine den Betrag von 2 Pfd. Sterling nicht überschreitende Anweisung und 6 Pence für eine Anweisung von einem höherem Betrage) in Poststempeln noch einmal erlegt werden. Wenn auf die angebrachte Beschwerde sich ergiebt, dass die Nothwendigkeit eines Gesuchs einer neuen Vollmacht der Postanstalt beizumessen ist, so werden die zur Bezahlung der Ausfertigung der Vollmacht überlieferten Stempel restituirt; und wenn entschieden werden kann, wen die Schuld trifft, so ist der

schuldige Beamte verpflichtet, die Zusatzvollmacht zu bezahlen. Jeder Postmeister ist verbunden, darüber Auskunft zu geben, auf welche Art nach einer Duplicat-Anweisung nachzusuchen ist, und muss den Ansuchenden mit dem vorgeschriebenen Formular für das Gesuch versehen. Die erforderlichen Formulare zu Zahlungs-Anweisungen werden von den Postmeistern zu dem Preise von 4 Penny für 10 Stück, und $\frac{1}{2}$ Penny für 5 Stück oder eine geringere Anzahl verkauft.

Keine Anweisung darf Bruchtheil-Pence enthalten. Mit nachfolgenden Ausnahmen kann keine Zahlungs-Anweisung vollzogen werden, wenn der Ausfertiger nicht allein seinen, des Uebersenders, sondern auch des Empfängers vollständigen Zunamen und einen Taufnamen gleichzeitig mit seiner Adresse angiebt. Ist der Absender oder Empfänger ein Pair oder Bischof, so genügt die Angabe seines Titels. Bei Firmen genügt die gewöhnliche Bezeichnung des Geschäfts, wobei jedoch der bloße Ausdruck: *Messrs.* (Herren) nicht hinreicht. Ausgenommen sind Handelsgesellschaften unter einem Titel, welcher nicht aus den Namen der vereinigten Personen besteht, so dass sich genanntes Privilegium z. B. auf Transport- (*Carron-*) Vereine nicht ausdehnt. Drückt der Absender schriftlich aus, dass die Auszahlung durch eine Bank erfolgen soll, so steht es ihm frei, den Namen des Empfängers anzugeben oder zu verschweigen.

Wenn um eine Geldanweisung, zahlbar in London oder in irgend einer andern Stadt, wo eine grössere Zahl von Geldanweisungsstellen sich befindet, nachgesucht wird, so ist anzurathen, dass der Absender angiebt, durch welches Amt die Auszahlung erfolgen soll, ausserdem kann die Anweisung nur beim Hauptamte ausgezahlt werden. Einem Postmeister liegt nicht ob, die betreffende Benachrichtigung an Local- oder Provinzialämter zu besorgen.

Eine Anweisung, wenn einmal vollzogen, kann nicht wieder aufgehoben werden. Wird eine Zurückzahlung oder Uebertragung an eine andere Stelle oder eine Veränderung des Namens verlangt, so muss sich der Absender an das General-Postamt (Metropolitan-Amt) wenden.

Empfang der Letters of advise. Beim Empfang

eines *Letter of advise* ist dasselbe zunächst in ein Journal für die zu zahlenden Orders (*Book for Orders paid*) einzutragen. Die Rubriken dieses Journals sind folgende:

- 1) Datum,
- 2) Nummer der Order,
- 3) Wo gelöst,
- 4) An wen zahlbar (Vor- und Zuname),
- 5) Betrag,
- 6) Datum der Zahlung,
- 7) Des Absenders Name,
- 8) Dessen Adresse,
- 9) Dessen Beschäftigung.

Nach geschehener Eintragung und nachdem der Postmeister am Ankunftsorte die für ihn bestimmten Rubriken in dem *Letter of advise* gehörig ausgefüllt und dasselbe unterzeichnet hat, ist solches, ohne die Präsentation der entsprechenden *Money Order* abzuwarten, unverzüglich dem Haupt-*Money Order Office* in demjenigen Theile des Königreiches zu übersenden, in welchem die Stadt gelegen ist, wo die Order gelöst wurde, nämlich nach London, wenn die Order in England, nach Dublin, wenn dieselbe in Irland, und nach Edinburgh, wenn sie in Schottland entnommen worden ist.

Zahlung der Anweisung. Wird eine Anweisung zur Auszahlung (anders als durch eine Bank) präsentiert, so hat der Postmeister zuvörderst nachzusehen, dass die Unterschrift des Empfängers dieselbe Vollständigkeit wie in der Anweisung habe, und in keiner Weise von derselben abweiche. Alsdann hat er den Vorzeiger nach dem Namen des Absenders zu fragen, worauf, sobald die Antwort richtig war, die Auszahlung der Anweisung erfolgt, falls nicht der Postmeister irgend Grund zu glauben hat, dass der das Geld Verlangende weder der rechtmässige Empfänger, noch dessen Bevollmächtigter sei.

Wird eine Anweisung durch Vermittelung einer Bank ausgezahlt, so bewendet es bei der Empfangnahme, ohne Rücksicht auf irgend einen Unterschied zwischen der Unterschrift und dem Eintrag in der Anweisung, oder ob die Quittung durch den Empfänger selbst, oder durch eine andere Person geleistet wird, und bei der Vorzeigung (mit dem Schriftzug der empfangenden Bank durchkreuzt) durch

eine Person, von welcher bekannt, dass sie bei der Bank beschäftigt ist.

Dem Inhaber einer Zahlungsanweisung steht es allezeit frei, durch das Durchkreuzen zu bestimmen, ob die Anweisung durch eine Bank ausgezahlt werden soll, selbst dann, wenn deren Bezahlung ursprünglich nicht so vorgezeichnet war; und wenn die Anweisung auf solche Weise durchkreuzt ist, so kommt die Frage hinsichtlich der Präsentation einer gewöhnlichen Zahlungsanweisung in Wegfall. Zahlungsanweisungen bedürfen keines Empfangsstempels. Die Zahlung einer Anweisung muss vor Ablauf des zweiten Kalendermonats, von dem der Einzahlung an gerechnet, stattfinden, widrigenfalls die Anweisung verfallen ist, und dafür eine zweite mit erneuter Vollmacht nöthig wird. Wer eine abgelaufene Anweisung präsentiert, erhält eine gedruckte, am Kopfe die Bezeichnung: „verfallene Zahlungs-Anweisungen“ tragende Anweisung, welche die Vorschriften des weiteren Verfahrens enthält. Würde die Anweisung nicht vor Ablauf des zweiten Kalendermonats vom Monat der Ausstellung an gerechnet, ausgezahlt, so geht jeder Anspruch an das Geld verloren.

Für genannte Nachtheile, welche aus der Nichtzahlung einer Anweisung zur erwarteten Zeit entspringen, kann ein Gesuch um Entschädigung nicht berücksichtigt werden; ist die Zahlung einer Anweisung einmal erfolgt, durch wen sie auch präsentiert wurde, so ist die Amtsstelle jedes weiteren Anspruchs enthoben.

Wenn die Bezahlung einer Anweisung in Folge der auf die hinsichtlich des Absenders vorgelegte Frage mit dem Eintrag in der Order nicht übereinstimmenden Antwort oder wegen einer Differenz im Namen des Empfängers, verweigert wird, so soll der Postmeister dem um Auszahlung Nachsuchenden rathen, sich mit dem Absender in Vernehmen zu setzen und ihn zu veranlassen, sich an den Controleur des Hauptzahlungs-Anweisungs-Amtes des Königreichs, in dem die Anweisung ausgestellt wurde, zu wenden und seinem Gesuch die Ergänzungsvollmacht (mit Poststempeln) für die verlangten Abänderungen verantwortlich beizufügen.

Kein Briefträger oder anderer Diener des Postamts ist verpflichtet, eine Zahlungsanweisung für eine andere Per-

son zu besorgen, oder für Jemand die Auszahlung zu übernehmen; verboten jedoch sind dergleichen Dienste nicht.

Sonntags, zu Weihnacht oder am Charfreitag werden Zahlungsgeschäfte nicht ausgeführt; zur Bequemlichkeit der arbeitenden Classen aber wird die Expedition Sonnabends bis Abends 8 Uhr (oder so spät es die Stunde des Postabgangs zulassen wird) geöffnet sein, wenn nicht der Districtsinspector diese Einrichtung für unnöthig hält.

Berechnungsweise. Ueber die Beträge der ertheilten und ausgezahlten *Money-Order* rechnen sich die Post-Anstalten nicht untereinander ab. Die Auszahlung erfolgt lediglich durch das *Money-Order-Office* in London.

Zu dem Ende haben alle Post-Anstalten, welche zur Zahlung von *Money-Orders* autorisirt sind, auf Grund der vorgedachten beiden Registern eine tägliche Rechnung über die an jedem Tage ausgegebenen Orders und eingegangenen *Letters of advise* aufzustellen und an das *Money-Order-Office* in London einzusenden.

Ist bei einer Postanstalt im Laufe eines Tages weder eine *Money-Order* gelöst noch ein *Letter of advise* eingegangen, so hat diese Postanstalt dennoch eine Rechnung mit dem quer durch dieselbe geschriebenen Worte „*Nil*“ einzuschicken.

In diese Rechnung sind die entnommenen und ausgezahlten Orders genau mit der Nummerfolge wie in die obenerwähnten Register einzutragen, die Beträge und die Zahl der Orders zu summiren, und unter dem Gesamtbetrage der entnommenen Orders die zur Postkasse berechnete Gebühr anzugeben.

Diesen Rechnungen werden die im Laufe des betreffenden Tages bezahlten und von dem Empfänger gehörig quittirten Orders beigefügt.

Seitens des *Money-Order-Office* in London werden diese täglich eingehenden Rechnungen zunächst in ein Manual hintereinander eingetragen, und demnächst sofort zur Eintragung in das Haupt-Journal abgegeben.

In dem Haupt-Journal hat jede zur Ertheilung von *Money-Orders* berechnete Post-Anstalt ein Conto von Credit und Debet. Unter Debet werden die Beträge der bei der Post-Anstalt gelösten *Money-Orders* nebst den dafür auf-

gekommenen Gebühren, unter Credit dagegen die von der Post-Anstalt bezahlten Orders eingetragen.

Das vorgedachte Manual wird allabendlich, das Haupt-Journal dagegen wöchentlich abgeschlossen. Beide Bücher werden mit der grössten Acuratesse in Stimmung erhalten. Die sich beim Abschlusse des Journals ergebende kleinste Differenz muss sofort aufgeklärt und beseitigt werden.

Ausser den vorgedachten beiden Büchern wird noch das sogenannte *Abstract Book* geführt, in welches das tägliche Credit und Debet jeder Postanstalt in einer Gesamt-Summe übertragen wird.

Auf Grund dieses *Abstract - Books* wird von dem *Money-Order-Office* in London für jede Postanstalt quartaliter eine Rechnung aufgestellt, aus welcher die Zahlung und Forderung der Postanstalt aus dem ganzen *Money-Order-Verkehr* während des betreffenden Vierteljahrs hervorgeht.

Diese Rechnung wird jeder Postanstalt nach Ablauf des Quartals zugesendet, um selbige nach ihren Büchern zu prüfen, und den Abschluss event. als richtig anzuerkennen.

Zu diesem Anerkenntniss erhalten die Postanstalten bei Uebersendung der Rechnung ein besonderes Formular.

Wird die aufgestellte Rechnung von der Postanstalt für richtig befunden, so ist erstere mit dem gedachten Anerkenntniss sofort an das *Money-Order-Office* in London zurückzusenden.

Stimmt dagegen die von dem *Money-Order-Office* aufgestellte Rechnung mit den Büchern der Post-Anstalt nicht überein, so hat Letztere, um die Differenz aufzuklären, dem *Money-Order-Office* eine Nachweisung von den während des betreffenden Vierteljahrs täglich für *Money-Orders* vereinnahmten und verausgabten Beträgen zur Vergleichung mit den eingesandten täglichen Rechnungen unverzüglich zuzustellen.

Hieraus lässt sich der Fehler, worin die Differenz ihren Grund hat, in der Regel leicht ermitteln. Nach erfolgter Beseitigung der Differenz und nachdem die in der Rechnung etwa nöthig gewordenen Berichtigungen unter derselben ausführlich erörtert worden sind, gelangt die Rechnung mit dem obgedachten Anerkenntniss an das *Money-Order-Office* in London zurück.

Die Balance des in den vorgedachten Quartal-Rechnungen nachgewiesenen und von den Postanstalten anerkannten Credits und Debets derselben wird in der Regel am Schlusse des Quartals ausgeglichen. Nur in dem Falle, wenn die Balance nicht erheblich ist, wird dieselbe als Credit oder Debet in die folgende Quartal-Rechnung übernommen.

Wenn übrigens im Laufe des Quartals verhältnissmässig mehr Orders gelöst als bezahlt werden, so dass der für jede Postanstalt zur Auszahlung von *Money-Orders* bestimmte Reservefond sich über das festgesetzte Maass anhäuft, so hat die Postanstalt schon im Laufe des Quartals Abschlagszahlungen an den General-Post-Cassirer in London zu leisten.

Umgekehrt haben die Postanstalten darauf zu achten, dass der bestimmte Reservefond niemals vollständig absorbiert wird, damit wenn Zahlung der bei ihnen präsentirten *Money-Orders* keine Verlegenheit entsteht. Zu dem Ende sind die Postanstalten verpflichtet, sich ungesäumt Zuschüsse von dem General-Cassirer zu erbitten, sobald der Reservefond bis auf das letzte Viertel erschöpft ist. Die grösseren Postanstalten, z. B. in Liverpool, Manchester, Birmingham etc. haben übrigens für diesen Fall einen offenen Credit bei irgend einem grösseren Handlungshause oder bei den Zweigen der Bank von England.

Zur Erleichterung des bei der ungeheuren Menge von *Money-Orders* äusserst schwierigen Abrechnungs-Geschäftes ist es unerlässlich, dass die Postanstalten die, in Bezug auf den *Money-Order*-Dienst ertheilten Vorschriften überall buchstäblich befolgen, und dass, falls dennoch Abweichungen von den gegebenen Bestimmungen vorkommen, jedes Versehen, jede Unterlassung auf der Stelle durch Rückmeldung an die betreffende Postanstalt redressirt wird. Zu dem Zwecke bestehen zur Rückmeldung jeder nur irgend möglichen Unregelmässigkeit besondere Formulare, welche theils von den Postanstalten, theils von dem *Money-Order-Office* in London, letztere oft Namens des *Secretairs* in Anwendung zu bringen sind.

Interessant dürfte sein, durch die folgende Uebersicht dargestellt zu sehen, welche Fortschritte das Geldanweisungs-Geschäft in Grossbritannien während der letzten 47 Jahre gemacht hat.

Jahr.	Gemachte Anweisungen.		Ausbezahlte Anweisungen.	
	Anzahl. Stück.	Geldbetrag. Pfd. St.	Anzahl. Stück.	Geldbetrag. Pfd. St.
1839	188,921	313,124	188,615	311,727
1840 ¹⁾	587,797	960,975	569,888	944,287
1841	1,552,845	3,127,507	1,560,210	3,140,096
1842	2,111,980	4,337,177	2,104,896	4,333,608
1843	2,501,523	5,112,840	2,495,731	5,091,458
1844	2,806,803	5,695,395	2,781,119	5,690,090
1845	3,176,126	6,413,361	3,139,027	6,371,728
1846	3,515,079	7,071,056	3,509,803	7,044,097
1847	4,031,185	7,903,177	4,029,530	7,898,894
1848	4,203,651	8,151,294	4,203,438	8,152,486
1849	4,288,891	8,152,643	4,245,352	8,158,356
1850	4,439,713	8,494,498	4,431,235	8,483,055
1851	4,661,025	8,880,420	4,657,443	8,876,243
1852	4,947,825	9,438,277	4,942,859	8,423,719
1853	5,215,290	9,916,195	5,213,065	8,920,296
1854	5,466,244	10,462,411	5,419,482	9,452,680
1855	5,807,412	11,009,279	5,801,289	9,002,377

Im letzten Jahre kam je 4 Geldanweisung auf 4 Personen in England und Wales, auf 7 in Schottland und 11 in Irland. Bezüglich des letzteren Landestheiles wurde die Wahrnehmung gemacht, dass der Betrag der dort angewiesenen Gelder zugenommen, jener der ausbezahlten dagegen abgenommen habe. Man schliesst daraus, dass es nun in Irland leichter sei, für sein Geld eine gewinnbringende Verwendung zu finden, und dass somit das Bestreben, eine solche in England aufzusuchen, sich vermindere. — Die Brutto-Einnahme aus den Gebühren für Geldanweisungen betrugen im Jahre 1855 97,000 Pfd., nämlich 83,000 Pfd. in England und je 7,000 Pfd. in Irland und Schottland. Im Jahre 1847 waren an Gebühren für die ertheilten Orders 67,376 Pfd. aufgekommen.

Die Articles d'Argent.

Mit dem Namen „Geld-Artikel“ bezeichnet man die in die Cassen der Post eingezahlten Summen zur Wiederaus-

1) Im Jahre 1840 wurden die Gebühren für die Zahlungs-Anweisungen für Summen bis 2 Pfd. St. von 6 auf 3 Pence, für Summen über 2 bis 5 Pfd. von 1 Schill. auf 6 Pence herabgesetzt.

zahlung in allen Postbureaux des Reichs und der Armeen. Die Postdirectoren können nicht Geld-Artikel annehmen für Privatpersonen, welche in fremden Ländern oder in den Colonien wohnen, mit Ausnahme der Soldaten und der Seemannschaften aller Grade im activen Dienste, und der aus irgend einem Grunde deportirten Individuen in den ausserhalb Frankreich gelegenen Straf-Etablissements.

Die Gebühr für die Beförderung der Geld-Artikel beträgt 2 Procent (früher 5 Procent) von der eingezahlten Summe. Eine Ermässigung dieser Gebühr ist nicht zulässig. Dem Absender steht frei die Gebühr im Voraus zu bezahlen oder sie von der eingezahlten Summe abziehen zu lassen. Geld-Artikel unter einer Summe von 50 Centimes werden nicht angenommen. Bruchtheile eines Franks bis zu 50 Cent. von der eingezahlten Summe werden gar nicht, von und über 50 Cent. für einen vollen Frank gerechnet.

Die dem Versender für die eingezahlte Summe eingehändigte Anweisung heisst Mandat, welches den Namen des Einzahlers und des Adressaten, die eingezahlte Summe und die Beträge der Abgabe, des Stempels und Briefportos enthält. Das Eigenthum dieser Mandate kann weder veräussert noch transferirt werden.

Die Mandate für Geld-Artikel über 40 Franks müssen gestempelt werden. Der Betrag des Stempels ist 35 Cent.

Die Mandate für Geld-Artikel von 200 Franks und darunter sind zahlbar nach Sicht bei allen Postbureaux des Reichs und der Armeen, welche auf jedem Mandat bezeichnet sind, sowie bei den Cassen der Marine-Schatzmeister in den Colonien. Für die Mandate über 200 Franks ist eine vorausgehende Benachrichtigung der Administration oder, in Ermangelung dieser Benachrichtigung, eine Specialvollmacht nothwendig.

Die Mandate der Geld-Artikel sind, vom Tage der Einzahlung an, zahlbar:

während eines Jahres, wenn sie an Soldaten, an Seetruppen aller Grade ausserhalb Europa's, an Colonisten in Algerien und an Deportirte gerichtet sind;
während 6 Monaten, wenn sie an Soldaten und Seetruppen aller Grade in Europa und
während 2 Monaten, wenn sie an Privatpersonen gerichtet sind.

Die Geld-Artikel, wovon die Mandate vernichtet sind, verloren gingen oder abhanden kamen, sind zahlbar auf Ermächtigung der Administration. Diese Zahlungsvollmachten werden durch die Administration an die Directoren adressirt, welche sie ohne Verzug den Berechtigten zustellen. Diese Vollmachten sind nach Sicht zahlbar und bei allen Bureaux. Sie sind denselben Förmlichkeiten wie die Mandate der Geld-Artikel unterworfen, unterliegen jedoch in keinem Falle der Stempelabgabe.

Die Geld-Artikel, deren Bezahlung nach Verlauf von acht Jahren nicht verlangt worden ist, werden Eigenthum des Staates (Gesetz vom 31. Januar 1833).

Die Einzahlungen von Geld-Artikeln können nur durch die Mandate bestätigt werden, wovon die Formulare ausschliesslich den Directoren durch die Administration übergeben werden. Der Dienst der Geld-Artikel lässt 2 Sorten von Mandaten zu: gestempelte und ungestempelte. Die gestempelten Mandate sind auf weisses, die ungestempelten auf farbiges Papier gedruckt.

Die nicht gestempelten Mandate werden ausschliesslich angewendet, um die Einzahlungen von Geld-Artikel von 10 Franks und darunter zu beweisen. Jede die Summe von 10 Franks übersteigende Einzahlung muss durch ein gestempeltes Mandat bekräftigt werden. Jeder Director, welcher für eine Einzahlung über 10 Franks ein ungestempeltes Mandat ausstellt, wird zur Vereinnahmung des Stempelbetrags genöthigt.

Der Stempel beträgt 35 Centimes. Diese Gebühr ist stets von dem Absender zu bezahlen.

Jede Art von Mandaten bildet eine besondere Serie. Jede Serie hat ihre fortlaufenden Nummern. Diese Ordnungsnummern sind gedruckt und die Directoren dürfen sie niemals abändern, wenn sie nicht hierzu die ausdrückliche Genehmigung der Administration erhalten haben. Am letzten Tage jeden Monats sollen die Directoren eine Befundaufnahme (Inventur) von den gestempelten und nicht gestempelten Mandaten, welche in ihren Händen verblieben sind, machen, damit sie durch die Vergleichung der einen mit der andern, im verflossenen Monate verbrauchten Sorte erkennen, ob ein neuer Vorrath von der Administration zu verlangen nothwendig ist.

Die Bestellungen von gestempelten oder ungestempelten Mandaten sollen gemacht werden, wenn die Directoren zwei Drittheile des Vorrathes der einen oder der andern Sorte verbraucht haben. Die Directoren haben in den Bestellungen für jede Sorte anzugeben: 1) die Nummer, bis zu welcher ihr gegenwärtiger Vorrath reicht; 2) die Nummer des ersten Mandats bei der nächsten Ausstellung.

Nach dem Empfange der Packete mit gestempelten oder ungestempelten Mandaten haben die Directoren sogleich die Zahl und die Nummerfolge zu prüfen. Finden sie, dass Nummern doppelt sind oder fehlen, so haben sie auf dem diese Mandate begleitenden Uebersendungsschreiben Bemerkung zu machen und dieses auf der Stelle an die Administration zurückzuschicken. Die Directoren, welche die vorstehend vorgeschriebenen Förmlichkeiten zu erfüllen vernachlässigen, können nicht gegen die ihnen nachtheiligen Irrungen, welche in der Rechnung der Zusendung gestempelter Mandate stattgefunden haben, reclamiren.

Die Directoren sind für den betrügerischen Gebrauch der Mandatsformulare, mit welchen sie versehen sind, materiell verantwortlich.

Jede Summe, welche in Folge der durch die Beiseiteschaffung eines Formulars erleichterte Ausgabe eines Mandats für Geld-Artikel bezahlt sein sollte, wird dem Director, welchem das Formular gestohlen worden ist, zur Last geschrieben.

Jeder Director, welcher bei dem Aufhören seiner Functionen die ihm während seiner Amtsführung gelieferte Summe der Mandatsformulare für Geld-Artikel durch den Verbrauch oder durch die Uebergabe an seinen Nachfolger nicht nachweist, kann nur dann über seine Caution frei verfügen, wenn er durch Deponirung oder Garantie eine Summe von 200 Franks für jedes Mandatsformular, dessen Verwendung oder Ueberlieferung nicht nachgewiesen wird, consignirt hat. Die Zurückzahlung der nach Vorstehendem deponirten Summen kann erst nach sechs Jahren, von dem Erlöschen der Functionen des deponirenden Directors an, stattfinden.

Von der Annahme der Geld-Artikel. Cours habende französische Münze ist allein zu Einzahlungen von Geld-Artikeln zulässig. Kupfer- und Scheidemünze wird nur zur Ergänzung eines Franks angenommen.

Unter einer Summe von 50 Centimes werden Geld-Artikel nicht angenommen. Die Sorten werden nachgezählt und die eingezahlte Summe wird in Gegenwart des Versenders in ein Register eingetragen. Die Eintragung in das Register muss enthalten: 1) die fortlaufende Nummer der Eintragung; 2) die Serien-Nummer des dem Versender übergebenen Mandats; 3) das Datum der Einzahlung; 4) den Namen und die Wohnung des Versenders; 5) den Namen, Stand und Wohnort des Adressaten; 6) die eingezahlte Summe; 7) die empfangenen Gebühren von 2 Proc. Die Serie der Register-Nummern muss im Register ohne Unterbrechung vom Anfange des Registers bis zum Ende fortlaufen.

Das dem Versender zu übergebende Mandat muss in Ziffern und ein zweites Mal ausgeschrieben in Buchstaben, ohne irgend eine Rasur oder Correctur, den Betrag der eingezahlten Summe ausdrücken. Ueberdem muss es angeben: 1) den Namen, Stand und Wohnort des Versenders; 2) den Namen, Stand und Wohnort des Adressaten; 3) den Namen des Bureaus, wo die Einzahlung stattgefunden hat; 4) das Datum der Einzahlung. Es muss vom Director unterzeichnet und endlich am Rande mit dem Datumsstempel des Bureaus bedruckt sein. Das Datum muss das der Einnahme sein.

Wenn die eingezahlte Summe an einen Soldaten ausgezahlt werden soll, drückt das Mandat aus: die Nummer des Regiments, die Waffengattung, das Bataillon oder die Escadron und die Compagnie, und in Kriegszeiten den Namen der Armee, die Nummer des Armee-Corps und der Division, von welchem das Corps, bei welchem der Adressat sich befindet, einen Theil ausmacht. Wenn der Soldat im Hospital, auf Detachement, Recrutirung oder auf Urlaub ist, so muss die Stellung, die er einnimmt, und der Ort seines Aufenthalts genau auf dem Mandat angegeben werden. Wenn der Adressat eine Marine- oder eine eingeschifft Militair-Person ist, so muss der Hafen oder die Colonie, wo sie sich befindet, sowie der Name des Schiffes und der Escadre, wozu es gehört, bezeichnet werden.

Nachdem auf der dem Mandate angefügten Einzahlungs-Declaration die hauptsächlichsten Angaben, wie vorstehend, summarisch wiederholt worden sind, schneidet der

Director diese Declaration von dem Madat und händigt diese beiden Stücken dem Absender ein. Die Einzahlungs-Declaration soll von dem Director unterzeichnet und, gleichzeitig mit dem Mandat, mit dem Datumstempel des Bureau bedruckt werden. Die Zahlungsdeclaration dient dem Aufgeber dazu, seine Rechte geltend machen zu können, im Falle das Mandat verloren ginge oder nicht rechtzeitig eingelöst würde und es einer Erneuerung der Anweisung bedürfte.

Bei einer Anweisung einer Summe von über 200 Franks stellt der die Zahlung empfangen habende Director sogleich ein Avis aus und sendet es unmittelbar an die Administration. Das Avis soll die eingezahlte Summe, den Namen, Stand und Wohnort des Adressaten, das Datum der Einzahlung und den Stempel des Bureau enthalten. Die Zahlungs-Avis sind am Tage der Einzahlung unter Chargement an die Administration einzusenden.

Den Directoren ist verboten, unter irgend einem Vorwande Duplicate von Mandaten über Geld-Artikel auszufertigen und Mandate in ihrem Departement stempeln zu lassen.

Von der Auszahlung der Geld-Artikel. Die einzigen Fälle, wo die Postdirectoren nicht verpflichtet sind, die bei ihren Cassen präsentirten Mandate nach Sicht zu bezahlen, sind folgende:

- 1) Wenn das Mandat durch Verlauf der oben angeführten Zeiträume erloschen ist.
- 2) Wenn das Mandat über einen höheren Betrag als 200 Franks lautet und das Zahlungs-Avis dem Director noch nicht zugekommen ist.
- 3) Wenn das Mandat Verfälschungen oder Abänderungen zeigt, welche der Director, welcher dasselbe ausgestellt hat, nicht anerkennt.
- 4) Wenn die zu bezahlende Summe nicht in Buchstaben im Mandat ausgedrückt ist und dieser Mangel nicht durch ein besonderes Avis der Administration beseitigt wird.
- 5) Wenn das Mandat nicht mit der Unterschrift des Directors, welcher es ausgestellt hat, versehen ist oder der Stempel seines Bureau fehlt.

In dem Falle, wo die zu bezahlende Summe, welche in Buchstaben im Mandate ohne Rasur oder irgend eine

Veränderung ausgedrückt ist, mit der in Zahlen geschriebenen Summe differirt, kann der Director mit Giltigkeit die in Buchstaben ausgedrückte Summe bezahlen; wenn der Adressat den Empfang verweigert, so wird das Mandat als ein unregelmässiges betrachtet.

In den vorbezeichneten Fällen hat der Inhaber des Mandats dasselbe dem Director zurückzugeben, welcher ihm dagegen einen Empfangsschein, der den Grund der Zurückgabe des Mandats, sowie das Datum der Zurücksendung desselben an die Administration enthalten soll, ausstellt.

Die aus den Händen der Inhaber zurückgezogenen Mandate werden ohne Verzug und unter Chargement, mit Angabe des Grundes der Zurücknahme des Mandats, an die Administration eingesendet. Die gegen die aus den Händen der Inhaber zurückgezogenen Mandate ausgewechselten Ermächtigungen zur Zahlung werden von der Administration an die Directoren adressirt, welche sie ohne Verzug dem Berechtigten gegen Zurückgabe des Empfangscheins zustellen.

Jedes Mandat oder jede die Stelle desselben vertretende Zahlungs-Ermächtigung wird vor Leistung der Zahlung in Gegenwart des Inhabers der Urkunde in ein hierzu bestimmtes Register eingetragen, welches folgende Angaben enthält: 1) Die fortlaufende Nummer des Registers; 2) die Seriennummer des Mandats; 3) den Namen des Bureaus, von dem das Mandat ausgestellt wurde; 4) das Datum der Ausstellung; 5) den Namen und Stand des Adressaten; 6) die ausgezahlte Summe.

Wenn die Zahlung in Folge einer Zahlungs-Ermächtigung erfolgt, so wird dies in der letzten Rubrik des Registers mit den Worten angemerkt: „auf Autorisation“.

Der Inhaber des Documents bestätigt nun die empfangene Summe sowol in diesem Register als auf dem Mandat oder der Zahlungs-Ermächtigung, welche hierauf mit zwei Federstrichen in Kreuzform durchstrichen und mit dem Siegel des Bureaus bedruckt wird.

Kein Mandat und keine die Stelle eines Mandats vertretende Zahlungs-Ermächtigung wird an eine im Orte des Bureaus nicht ansässige Person ausgezahlt, wenn sich dieselbe nicht mit einem vorschriftsmässigen Passe und dem Briefe ausweist, mit welchem ihr das Mandat übersendet

wurde. Selbst dann, wenn der Empfänger sich als ansässig ausweist, können die Directoren die Vorzeigung des Uebersendungsbriefes verlangen, welche Vorsicht namentlich in grossen Städten nothwendig ist. Der Adressat kann jedoch von der Vorzeigung dieser Documente entbunden werden, wenn er von einer im Orte ansässigen Person begleitet ist und welche erklärt, den Inhaber des Mandats gut zu kennen. Wenn der Adressat ein Beamter der Militärverwaltung oder ein einzeln stehender Soldat oder Seemann ist, so darf das auf seinen Namen ausgestellte Mandat oder die Zahlungs-Ermächtigung nur nach Sicht der Anstellungsurkunde, der Marschkarte, des Dienstbuches oder desurlaubes, mit welchem er versehen sein muss, ausgezahlt werden.

In den vorher bezeichneten Fällen hat der Director von den Papieren, auf deren Grund die Auszahlung erfolgte, im Register Notiz zu nehmen, ebenso auf dem Mandat oder der Zahlungs-Ermächtigung. Wenn das vorgezeigte Papier ein Pass, eine Anstellungsurkunde oder eine Marschkarte ist, so hat der Director den Ausstellungsort und das Datum vorzumerken.

Wenn der Adressat unwissend oder unfähig ist zu quittiren, so kann die Auszahlung nur in Gegenwart zweier ansässiger, dem Director bekannter und nicht dem Bureau angehöriger Personen geschehen. Diese Zahlung wird durch ein von dem Adressaten in der betreffenden Colonne des Registers gemachtes Kreuz bestätigt. Dieses Zeichen wiederholt der Adressat auf dem Mandat, und die Zeugen setzen unter dieses Kreuz sowol im Register als im Mandat ihre Unterschrift mit den Worten: „Bezahlt in unserer Gegenwart“.

Wenn Jemand durch eine Krankheit oder sonst irgend eine Ursache verhindert ist im Postbureau zu erscheinen, um das für ihn angewiesene Geld selbst zu erheben, so kann er dies durch einen Bevollmächtigten thun, der jedoch mit einer nach den französischen Gesetzen ausgestellten Vollmacht versehen sein muss, die in die Hände des Directors niederzulegen ist, wenn sie eine specielle ist; ist sie aber eine allgemeine und kann sie der Mandatar nicht entbehren, so hat der Director eine beglaubigte Abschrift zu fordern. Das diesfalls Erforderliche wird im Register und im Mandat bemerkt.

Mit Ausnahme der höheren Officiere kann keine Person, welche einem Militaircorps, einem Schiffe der kaiserlichen Marine angehört, oder eine solche, die in einem Hospitale oder einem Militairgefängniss sich befindet, für welche der Verwaltungsrath, Commandant oder Chef zur Abholung der an solche Personen adressirte Briefe vom Postbureau eigene Wagenmeister oder Boten bestellt hat, persönlich die für sie bestimmten Geld-Artikel in Empfang nehmen, wenn dieselbe nicht eine Ermächtigung jener Behörde beibringt, aus welcher die Ernennung zum Wagenmeister oder Boten hervorgeht. Die Wagenmeister der Corps und der Schiffe der Marine, so wie die Boten der Hospitäler und der Militairgefängnisse müssen mit einer dem desfallsigen Reglement entsprechenden Ernennung versehen sein, welche in die Hände des Directors niederzulegen ist, welcher sie zur Sicherstellung seiner Verantwortlichkeit aufbewahrt. Die an Individuen gerichteten Geld-Artikel, welche sich in Civil-Hospitälern, Straf- und Gefangenhäusern befinden, können die Verwalter, Directoren, Aufseher und Gefangenwärter dieser Anstalten in Empfang nehmen, jedoch nur gegen Vorzeigung des vom Adressaten quittirten und mit dem Anstaltssiegel versehenen Mandats.

Zurückzahlung der Geld-Anweisung an die Aufgeber. Jede nicht an den Adressaten bezahlte Anweisung kann dem Aufgeber gegen Beibringung des Mandats und der Einzahlungsdeclaration zurückgezahlt werden. Die Zurückvergütung kann unmittelbar und ohne Zahlungsermächtigung stattfinden, wenn das Mandat folgende Bedingungen erfüllt: 1) dass es noch nicht erloschen ist; 2) dass es 200 Franks nicht übersteigt; 3) dass es keine solchen Unregelmässigkeiten hat, mit welchen es nach Sicht nicht bezahlt werden würde.

Kann das Mandat nicht ohne Ermächtigung der Administration an den Aufgeber zurückgezahlt werden, so wird das Mandat und die Einzahlungsdeclaration durch den Director, welchem sie präsentirt worden sind, gegen einen motivirten Empfangsschein vom Inhaber eingezogen. Diese Papiere werden sofort an die Administration eingesendet.

Der Aufgeber kann auch auf die einfache Beibringung

der Einzahlungsdeclaration die Zurückvergütung jeder Geldanweisung, welche noch nicht an den Adressaten bezahlt ist, erhalten. Jedoch kann diese Zurückvergütung nur nach Verlauf der festgesetzten Zahlungsfristen und auf Ermächtigung der Administration erfolgen, an welche die nothwendigen Beweisschriften einzusenden sind.

Verfahren bei Verlust oder Vernichtung der Mandate. Im Falle des Verlustes oder der Vernichtung eines Mandats werden auf die Reclamation der Berechtigten die Zahlungs-Ermächtigungen von der Administration ausgestellt. Wenn das verlorene oder vernichtete Mandat den Betrag von 200 Franks übersteigt, so wird die Zahlungs-Ermächtigung sofort ausgestellt; übersteigt jedoch das Mandat nicht die Summe von 200 Franks, erst nach 45 Monaten nach dem Tage der Einzahlung, wenn der Adressat ein Militair oder Seemann ausser Europa ist; nach 9 Monaten, wenn er sich in Europa befindet; nach 3 Monaten, wenn der Adressat eine Privatperson ist. Wenn die Reclamation gleichzeitig vom Aufgeber und Adressaten erfolgt, so wird die Zahlungs-Ermächtigung auf den Namen des Adressaten ausgestellt. Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Zahlungs-Ermächtigungen.

Verläge der Postcassen. Sämmtliche Finanzcassen sind angewiesen, den Postdirectoren die nöthigen Verläge zur Auszahlung der Anweisungen zu geben. Wenn der Postdirector einen Verlag benöthigt ist, so übersendet er nebst einem Verzeichniss der zu bezahlenden Mandate ein Ersuchschreiben um einen Verlag an die Casse, die ihn mit Verlägen zu versehen hat. Dieses Ersuchen besteht aus 3 Theilen; der erste enthält das einfache Ansuchen, der zweite die Empfangsbestätigung, die der Director unterschreibt, sobald er das Geld empfangen hat; der dritte aber ist der Talon des Recepisse, der auch vom Director unterschrieben und dann von der betreffenden Casse dem Postinspector des Departements zum Behufe der Controle des Postdirectors übersendet wird.

Die Postdirectoren unter sich dürfen sich ohne specielle Ermächtigung der Administration keine Verläge geben.

Alle geleisteten Zahlungen werden am Schlusse des Tages in der Gesamtsumme in das Cassabuch und in das Hauptbuch übertragen, ebenso die Einnahmen und zwar

die Einzahlungen und die Provision abgesondert. Am Schlusse eines jeden Monats hat der Director sowol über die Einzahlungen und die Gebühr von 2 Procent, als auch über die ausgezahlten Geldanweisungen specielle Rechnung abzulegen. Auch wenn der Rechnungsführer keine Einnahmen und Ausgaben in dem vergangenen Monat gehabt hat, so ist doch eine leere Rechnung an die Administration einzusenden.

Zum Schlusse theilen wir noch eine Zusammenstellung des in den angegebenen Jahren stattgefundenen Geld-Anweisungs-Verkehrs mit.

Jahr.	Anzahl		C.	Anzahl		C.
	der Einzahlungen.			der Auszahlungen.		
	Fr.			Fr.		
1821	317,642	9,099,296	79	316,842	9,092,642	42
1830	495,468	13,185,912	—	443,873	13,170,882	92
1840	960,175	19,570,120	92	940,002	19,337,283	40
1841	1,143,603	22,076,252	26	1,136,902	22,006,686	82
1842	1,105,959	21,907,641	38	1,107,512	21,953,710	63
1843	988,676	20,326,312	47	1,002,589	20,370,805	85
1844	1,009,911	20,607,754	87	999,363	20,504,562	29
1845	1,037,229	21,085,300	83	1,025,649	21,926,069	42
1846	1,094,685	22,863,806	11	1,092,023	22,886,222	91
1847	1,355,181	39,744,522	99	1,347,284	39,200,022	45
1848	1,758,112	49,867,464	49	1,745,235	49,875,320	71
1849	2,181,001	55,764,449	29	2,038,364	55,070,597	85
1850	2,103,266	55,785,484	55	2,118,275	56,002,577	03
1851	2,127,516	55,883,326	52	2,120,914	55,956,615	66
1852	2,118,470	57,368,093	82	2,026,397	57,233,624	89
1853	2,185,907	61,208,739	74	2,181,683	60,942,867	50

Die Ergebnisse des Jahres 1855 im englischen Postwesen.

Der englische Generalpostmeister hat dem Parlament seinen zweiten Jahresbericht über den Erfolg des Postwesens im Jahre 1855 übergeben, dem wir folgende Angaben entnehmen:

Die Zahl sämtlicher Postbureaux betrug Ende 1855 10,498 oder 525 mehr als im vorhergegangenen Jahr. Die

ganze Wegstrecke, auf welcher Posten innerhalb Grossbritanniens transportirt wurden, betrug ca. 59,000 Miles pro Tag (also ungefähr 2000 Miles pro Tag mehr, als im Jahre 1854), wobei die Transportstrecken, welche pr. Dampfboot und sonstige Schiffe, ferner welche von den Briefträgern und Landboten und welche endlich zum Transportiren der Posten von den Bureaux an die Eisenbahnstationen zurückgelegt wurden, nicht mit eingerechnet sind. Nicht uninteressant wird folgende Tabelle sein, welche eine Uebersicht der Durchschnittskosten des Transports in England liefert:

Posttransport pr. Eisenbahn.

	Zurückgelegte Meilenzahl pr. Tag.	Durchschnitts- Kosten pr. Tag.	Maximum.	Minimum.
		s d	s d	d
In England	21,069	— 9 ¹ / ₄	4 10	1 ¹ / ₄
In Schottland	2,503	4 5 ¹ / ₂	4 6	1 ¹ / ₄
In Irland	3,537	— 8 ³ / ₄	3 2	3 ³ / ₄
Im Verein. Königreich	27,109	— 10	4 10	1 ¹ / ₄

Posttransport pr. Kutsche etc.

	Zurückgelegte Meilenzahl. pr. Tag.	Durchschnitts- taxe.	Maximum.	Minimum.
		d	d	d
In England	19,371	2 ¹ / ₄	10 ¹ / ₄	Befreiung v. Weggeld.
In Schottland	7,293	2	8	1 ¹ / ₈
In Irland	5,003	2 ¹ / ₂	6 ¹ / ₄	1 ¹ / ₄
Im Ver. Königr.	31,667	2 ¹ / ₄	10 ¹ / ₄	Befreiung v. Weggeld.

Die Totalsumme der Zahlungen an die Eisenbahncompagnien betrug 1854 392,600 Pfd. oder 83,000 Pfd. mehr als 5 Proc. von der in derselben Periode eingegangenen Personen-Fahrgeldeinnahme. Die Gesamtzahl der Briefe kam 1855 auf 456 Millionen, oder 13 Millionen mehr als 1854 und 380 Millionen mehr als im Jahr 1839 (letztes Jahr vor Einführung der Reform). Demnach hat sich seit 1839, in einem Zeitraum von 26 Jahren, die englische Correspondenz versechsfacht, ein bis jetzt einzig stehendes Beispiel! Von diesen 456 Millionen Briefen kamen auf England allein 386 Millionen, eine Zunahme von 2³/₄ Proc. gegen 1854 und kommen ungefähr 19 Briefe auf den Kopf; in Irland 42 Millionen, 2¹/₂ Proc. Zunahme gegen 1854 und

betrug die Zahl pr. Kopf 7 Briefe; in Schottland 46 Mill., $4\frac{1}{2}$ Proc. Zunahme und kommen 15 Briefe auf den Kopf. Die Zunahme betrug im Ganzen 3 Proc. und auf den Kopf kamen 16 Briefe. Das Zunahmeverhältniss in den letzten 5 Jahren gegen das jedesmalige Vorjahr war 1851 — 4 Proc., 1852 — $5\frac{1}{4}$ Proc., 1853 — $8\frac{1}{4}$ Proc., 1854 — 8 Proc., 1855 — $2\frac{3}{4}$ Proc., durchschnittlich $5\frac{1}{2}$ Proc.

Von der Gesamtbriefzahl wurde $\frac{1}{4}$ im Londoner District abgegeben und ungefähr die Hälfte der versendeten Briefe passirte das Londoner Postamt.

In der letztjährigen Zunahme von 13 Millionen Briefen waren ungefähr 300,000 Briefe aus Australien, 150,000 aus Westindien, 70,000 aus Canada, 340,000 aus Frankreich und eben soviel aus Preussen (meist Briefschaften der englischen Ostsee-Flotte, die durch Preussen gingen) einbegriffen.

Bemerkenswerth ist die Notiz, dass die Correspondenz aus den Verein. Staaten von Nordamerika um 500,000 Stück gegen 1854 abgenommen hat. Der General-Postmeister schreibt dieses Resultat der durch den Krieg verminderten Versendungsgelegenheit zu, obwol die Correspondenz mit Canada in derselben Zeit um 70,000 zugenommen haben soll. Die Briefe, welche verflossenes Jahr pr. Frankreich mit der Armee im schwarzen Meere gewechselt wurden, beliefen sich auf 4,964,744. Diese Zahl wurde im Verkehr mit keinem Lande ausser Frankreich und den Vereinigten Staaten erreicht.

Die Zahl der in Franko-Couverts versendeten Briefe hat sich vermehrt und betrug im Jahre 1855 bezüglich der inländischen Briefe ca. 93 Proc. (im vorhergegangenen Jahre 85 Proc.), bezüglich der gesammten Briefe 74 Proc.

Die Gesamtzahl der mit der Post beförderten Zeitungen betrug ungefähr 74 Millionen oder 200,000 pr. Tag. Die gesammte Einnahme des vorigen Jahres für den Zeitungstransport war 326,000 Pfd. Sterl., was gegen den entsprechenden Ertrag der früheren Jahre einen Ausfall von 242,000 Pfd. Sterl. ergibt.

Die Anzahl der durch das Londoner Postamt eingegangenen Bücherpackete ist auf 1,400,000 jährlich gestiegen, im vorhergegangenen Jahre betrug sie nur 375,000; die Zunahme beträgt mithin mehr als 1 Million oder

273 Proc. Dahingegen ist das Durchschnitts-Gewicht derselben von 10 Unzen auf $4\frac{1}{2}$ Unze herabgegangen, so dass der Gesamtzuwachs wenig mehr als 70 Proc. gegen das Vorjahr beträgt. Im ganzen Vereinigten Königreiche sind ungefähr 3 Millionen Bücherpakete durch die Post versendet worden.

Man hat in England die Wahrnehmung gemacht, dass die Zahl der Retourbriefe, d. h. der wieder an den Briefschreiber zurückgehenden Briefe, seit der Portoermässigung bedeutend gesunken ist, was man theils der grösseren Bildung der Briefschreiber, theils dem Umstande zuschreibt, dass die Briefe des hohen Portos wegen nicht mehr zurückgeschickt werden. Im Jahr 1838 betrug das Porto dieser Briefe $4\frac{1}{4}$ Proc. der Bruttoeinnahme, 1844 nur $2\frac{1}{4}$ Proc., 1852 nur 1 Proc., 1855 nur $\frac{3}{4}$ Proc.

Im letzteren Jahre kamen ca. 2,400,000 Stück (ungefähr $\frac{1}{2}$ Proc. der gesammten Briefzahl) an das sogenannte *Dead-Letter-Office*, welches deren Rücksendung an die Aufgeber besorgt. Die Anzahl der zurückgesendeten Zeitungen war 600,000. Für die Colonien, wo die Bevölkerung zerstreuter und dünner ist als in andern Ländern, stellt sich das Verhältniss der Retourbriefe weit höher. Namentlich gilt dies von der Colonie Victoria; von den im Jahre 1855 dahin gesendeten 350,000 Briefen (darunter 40,000 frankirte und 1500 recommandirte) kamen mehr als 42,000 (ca. 42 Proc.) als unbestellbar oder nicht abgeholt wieder zurück. Von dem nach den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika geschickten 2 Millionen Briefen kamen über 403,000 (5 Proc.) meistens unfrankirte, von den nach Frankreich geschickten 2,300,000 Briefen 37,000 oder $4\frac{1}{2}$ Proc., davon $\frac{2}{3}$ unfrankirte, zurück.

Das Geldanweisungsgeschäft zeigt folgende Steigerung: 1851 betrug die Zunahme des eingezahlten Betrags gegen das Vorjahr $4\frac{1}{2}$ Proc., 1852 — $6\frac{1}{4}$, 1853 — $5\frac{1}{4}$, 1854 — $5\frac{1}{2}$, 1855 — $5\frac{1}{4}$ Proc.

Zu Ende des Jahres 1855 gab es in Grossbritannien 4935 Geldanweisungsämter, während im Jahre 1845 nur 1280 bestanden.

Das Geldanweisungsinstitut wurde auch für den Verkehr mit der Armee im Osten ausgedehnt, und hat in kurzer Zeit befriedigende Erfolge gezeigt, so dass man es

jetzt auch auf den Flottendienst im Allgemeinen ausdehnen will, damit die Matrosen Geld heimschicken können.

Das ganze Postpersonal betrug 22,547, wovon 2800 auf London allein kommen.

Die Bruttoeinnahme pro 1855 bestand aus 2,747,000 Pfd. Sterl. und zwar für Briefe, Bücherpackete etc.

in England	2,244,000 Pfd. Sterl.
in Irland	489,000 „ „
in Schottland	487,000 „ „
	2,620,000 Pfd. Sterl.

ferner für Geldanweisungen:

in England	83,000 Pfd. Sterl.
in Irland	7,000 „ „
in Schottland	7,000 „ „
	97,000 Pfd. Sterl.

Dies ist ein Mehr von 15,000 Pfd. St. gegen 1854.

Die Ausgaben betrugen:

An Gehalten, Pensionen etc.	843,000 Pfd. St.
Für Gebäude etc.	25,000 „
Transportkosten: pr. Eisenbahn	404,000 „
pr. Kutsche und sonstige	
Wagentransporte	464,000 „
pr. Packetschiffe ¹⁾	45,000 „
Manufactur der Freimarken etc.	32,000 „
Verschiedenes einschliessl. des Postwesens	
in den Colonien, soweit dieselben unter	
der persönl. Verwaltung des General-Post-	
meisters stehen; der Personentransport	
durch Egypten; die Kosten der Postein-	
richtungen für die Armee etc.	444,000 „
	1,594,000 Pfd. St.

Die Ausgabevermehrung gegen 1854 beträgt 178,000 Pfd. Sterl. Die Reineinnahme beträgt 1,126,000 Pfd. St., eine Verminderung von 150,000 Pfd. St. oder mehr als 13 Proc. gegen 1854.

Wir heben aus dem Jahresberichte noch folgende Zahlenangaben heraus, die mit dem Jahre 1839, dem

1) Der Packetbootdienst steht zum grössten Theil unter der Oberleitung der Admiralität und werden die entstehenden Kosten im Budget der Admiralität verrechnet.

letzten Jahre vor Beginn des Pennysystems beginnend, den Einfluss dieses letzteren auf das englische Postwesen recht anschaulich machen.

Jahr.	Briefbeför- derung. Stück.	Gesamt Roh- Einnahme. Pfund Sterling.	Verwaltungs- Kosten. Pfund Sterling.	Reinertrag.
1839	75,907,572 ¹⁾	2,390,763	756,999	1,633,764
1840 ²⁾	168,768,344	1,359,466	858,677	500,789
1841	196,500,191	1,499,418	938,168	561,249
1842	208,434,451	1,578,145	977,504	600,641
1843	220,450,306	1,620,867	980,650	640,217
1844	242,091,684	1,705,067	985,110	719,957
1845	271,410,789	1,887,576	1,125,594	761,982
1846	299,586,762	1,963,857	1,138,745	825,112
1847	322,146,243	2,181,016	1,196,520	984,496
1848	328,830,184	2,143,679	1,403,250	740,429
1849	337,399,199	2,165,349	1,324,562	840,787
1850	347,069,071	2,264,684	1,460,785	803,898
1851	360,647,187	2,422,168	1,304,163	1,118,004
1852	379,501,499	2,434,326	1,343,907	1,090,419
1853	410,817,489	2,574,407	1,400,679	1,173,727
1854	443,649,301	2,701,862	1,506,556	1,195,306
1855	456,216,176	2,716,420	1,651,364	1,065,056

Anerkennenswerth ist die Sorgfalt der Postbehörde für die Gesundheit ihrer Bediensteten und namentlich des gering besoldeten Personals. In London ist ein eigener Arzt angestellt, welcher auf Kosten der Verwaltung die medicinische Behandlung zu besorgen hat, für den Gesundheitszustand der grossen Zahl der Briefträger, welche beim Hauptpostamte angestellt sind, Sorge zu tragen und die Candidaten behufs Zulassung zum Dienste zu untersuchen hat. Die Officers, welche mehr als 450 Pfd. St. Gehalt beziehen, erhalten die ärztliche Pflege nicht umsonst, und die Clerks, deren Gehalt auch diesen Betrag nicht erreicht, haben, wenn sie auch ärztlichen Rath erhalten, doch für die Medicin selbst zu sorgen. — Auch suchte das Postdepartement durch Bezahlung eines Theiles der erforderlichen Prämien ihre Beamten durch Einkauf in Lebensversicherungs-Anstalten zu ermuthigen, eine Maassregel, die bisher

1) Mit Ausschluss der portofreien Briefe, deren Anzahl annähernd auf 6,563,024 berechnet wird.

2) Dieses Jahr enthält einen Monat des 4 Penny-Portosatzes.

vom besten Erfolge begleitet war. Im Jahre 1855 waren im ganzen Königreiche 952 solche Lebensversicherungen, und zwar 24 bis zum Betrage von 50 Pfd. St., 254 bis 100 Pfd. St., 22 bis 150 Pfd. St., 178 bis 200 Pfd. St., 12 bis 250 Pfd. St., 465 über 250 Pfd. St. gemacht. Von den Versicherten hatten 7 ein Alter unter 20 Jahren, 173 von 20—30, 402 von 30—40, 245 von 40—50, 100 von 50—60 und 25 von 60—70 Jahren. Ausser diesen 952 Versicherten haben noch gegen 300 Briefträger ihr Leben jeder für 50 Pfd. St. versichert, an Stelle des früher unter diesen Bediensteten üblichen Sammeln von Beiträgen für die Hinterbliebenen eines ihrer Collegen. Ferner hat der General-Postmeister den Wunsch ausgesprochen, dass sich eine Privatgesellschaft, die auf Unterstützung Seitens der Regierung zählen dürfte, bilden möchte, um Wohnungen in der Nähe des Posthauses zu bauen, welche das niedere Personal benutzen könnte, damit es gesunde Wohnungen erhalte und nicht durch weite Märsche von der Wohnung bis zum Posthause und zurück ermüdet werde und nebenbei seine Zeit verliere. Der General-Postmeister sieht von dem Vorschlag ab, dergleichen Gebäude auf Kosten der Administration zu errichten und zu erhalten, indem er dafür hält, dass das Unternehmen sich mehr für eine Gesellschaft eigne; dagegen könnte das Departement der Gesellschaft Sicherheit für die Bezahlung der Miethen bieten, durch die Abziehung des Miethzinses von den Löhnen der betreffenden Briefträger.

Die unermüdliche Thätigkeit R. Hills im Generalpostamte äussert sich in einem neuen grossartigen Plane, die Behändigung der Briefe in London noch weiter zu beschleunigen. Seither wälzte sich die ganze Masse der Correspondenz nach und durch und von London in dem einen bekannten Postgebäude in der Strasse St. Martin-le-Grand lawinenartig zusammen, und natürlich konnten die entfernten Theile der Stadt nicht so rasch die Briefe erhalten, als die nahegelegenen Stadttheile.

Dieses Hinderniss soll beseitigt werden. Die ganze Stadt soll in 10 Districte, jeder mit einem Postamte, getheilt werden, als ob das Ganze 10 Städte wären, und die Arrangements sollen so getroffen werden, dass die Briefe schon bei Ankunft in London nach diesen 10 Districten

gesondert sind und sofort von der Eisenbahn in die betreffenden Bureaux wandern. So will man es möglich machen, die Briefe 42 Mal des Tags von den Bureaux ab in die Wohnungen der Empfänger tragen zu lassen, so dass also von 8 Uhr Morgens jede Stunde die frisch eingetroffene Portion Briefe ausgetragen wird.

Solche Beschleunigungen in der Beförderung innerhalb Londons werden freilich den Verkehr zu vermehren geeignet sein.

Uebereinkunft zwischen der königlich preussischen Postverwaltung und der hamburg-amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.

Zum Zwecke der Beförderung von Päckerei und Geldsendungen aus Preussen und weiterher nach Amerika *et vice versa* auf dem Wege über Hamburg ist zwischen dem königl. preuss. Ober-Postamte in Hamburg, Namens der königl. preuss. Post-Verwaltung und der hamburg-amerikanischen-Packetfahrt-Actien-Gesellschaft nachstehende Uebereinkunft auf unbestimmte Zeit unter Vorbehalt einer, beiden Theilen freistehenden vierteljährigen Kündigung abgeschlossen worden.

§. 1. Die genannte Gesellschaft übernimmt die Beförderung der derselben durch das königl. preuss. Ober-Post-Amt übergebenen, nach Amerika bestimmten Packet- und Geldsendungen von Hamburg bis New-York, und sorgt auch für die Beförderung der über New-York hinaus bestimmten derartigen Sendungen bis zum Bestimmungs-Orte.

Andererseits wird die Gesellschaft alle mit den Schiffen derselben aus Amerika in Hamburg eingehenden, zur Beförderung mit der Post geeigneten Packet- und Geldsendungen nach Preussen und solchen Ländern, wohin die Sendungen durch die preussischen Posten befördert werden können, dem preussischen Ober-Post-Amte in Hamburg zuführen.

§. 2. Die Beförderung der Sendungen soll mit möglichster Beschleunigung erfolgen.

§. 3. Jede Sendung muss:

- 1) der Dauer des Transportes und dem Inhalte angemessen verpackt und mit einer Signatur versehen sein, welche möglichst aus der vollständigen Adresse des Empfängers oder aus mehreren Buchstaben oder Nummern besteht, und den Namen des Bestimmungs-ortes genau ergiebt;
- 2) mit Abdrücken des Petschafts in Siegellack wohl verschlossen sein;
- 3) mit einer Declaration versehen sein u. z., wenn das Colli im Transit durch Preussen geführt werden soll, und nach einem nicht zum deutschen Zoll-Verein gehörigen Staate bestimmt ist, in doppelter Ausfertigung;
- 4) von einem Frachtbriefe begleitet sein, dessen innere Seite Namen und Wohnort des Absenders, und welcher den Abdruck desselben Petschafts enthält, mit welchem die dazu gehörige Sendung verschlossen ist.

Die Beschaffenheit einer jeden Sendung muss von der Art sein, dass dem Inhalte derselben nicht beigegeben werden kann, ohne eine augenfällige Beschädigung oder Verletzung der Emballage oder der Siegel zu verursachen.

§. 4. Das Gewicht einer Sendung darf nicht mehr als 100 Zoll-Pfund preussisch betragen. Eine Ausnahme hiervon kann jedoch eintreten, wenn die Sendung bei einem Gewichte von mehr als 100 Pfund nicht unförmlich gross, überhaupt gut fortzuschaffen ist.

§. 5. Der zu einer Sendung gehörige Frachtbrief darf weder verschlossen noch briefliche Mittheilungen enthalten. Der Frachtbrief darf nur auf einen Empfänger lauten, kann aber mehre Sendungen ohne oder mit declarirtem Werthe betreffen, welche von einem Absender an einen und denselben Empfänger gesandt werden.

Die Sendungen selbst dürfen ebenfalls keine brieflichen Mittheilungen oder sonstigen geschriebenen Gegenstände enthalten.

Für die Richtigkeit der Frachtbriefe bleibt lediglich der Absender verantwortlich.

§. 6. Die Sendungen unterliegen:

- 1) dem Porto vom Absendungsorte in Preussen etc. bis Hamburg resp. von Hamburg bis zum Bestimmungsorte in Preussen etc. wie die Sendungen nach resp. von Hamburg selbst;
- 2) der Fracht zwischen Hamburg und New-York nach dem anliegenden Tarife;
- 3) der Fracht zwischen New-York und dem amerikanischen Abgangs- resp. Bestimmungsorte.

Ausser diesen und den etwaigen Procura-, Zoll- und Bestellungsgebühren, sowie den etwaigen Kosten für Erneuerung der Emballage, werden die Sendungen keinen Kosten irgend welcher Art unterliegen.

§. 7. Die Sendungen können entweder unfrankirt oder bis Hamburg oder New-York frankirt abgesandt werden. Es wird jedoch möglichst dahin gewirkt werden, dass die Zulässigkeit der Frankirung bis zum Bestimmungsorte ausgedehnt werde.

Es soll auch zulässig sein, auf Sendungen gegenseitig Auslagen zu machen, sowie den Aufgebern Vorschüsse bis zum Betrage von 50 Thlrn. preuss. Courant zu leisten. Im letzteren Falle wird am Abgangsorte die im Tarif aufgeführte Procura-Gebühr am Bestimmungsorte aber nichts angesetzt. Dergleichen Vorschüsse sollen aber erst dann ausgezahlt werden, wenn die Sendungen vom Empfänger gegen Entrichtung des Portos, der Auslagen und sonstigen Kosten angenommen worden sind. Anfragen hierüber werden prompt erlediget und kostenfrei befördert.

§. 8. Die Porto- etc. Auslagen und Vergütungen werden gegenseitig in Preuss. Courant in Rechnung gestellt und monatlich in Preuss. Courant spätestens im Laufe des folgenden Monats berichtigt werden.

§. 9. Die Uebergabe der Sendungen zwischen der preuss. Post-Verwaltung wird im königl. preuss. Ober-Post-Amte in Hamburg stattfinden. Zu diesem Zwecke wird die Gesellschaft wöchentlich zweimal regelmässig die nach den Vereinigten Staaten bestimmten Sendungen in dem gedachten Amte in Empfang nehmen, dagegen die aus Amerika eingehenden, jenem Amte zuzuführenden Sendungen an dasselbe sobald als thunlich abliefern lassen. Die Kosten der Uebernahme und Ablieferung, so wie die Kosten des

Transportes von resp. bis zu dem Ober-Post-Amte übernimmt die Gesellschaft. Die Sendungen, Frachtbriefe und Declarirungen werden einzeln gegen Quittung übergeben. Die unbeanstandete Uebernahme hat zugleich — mit Vorbehalt der Führung des Gegenbeweises — die Garantie-Verpflichtung zur Folge.

§. 40. Eine Garantie-Leistung wird für jetzt nur für die Beförderung vom deutschen Abgangsorte bis zum Ausschiffungshafen in Amerika, oder von diesem Hafen bis zum deutschen Bestimmungsorte von Seite der beiden contrahirenden Theile übernommen. Sollte indess bei der Weiterbeförderung einer in Deutschland aufgegebenen Sendung in Amerika ein Verlust entstehen, so wird die Gesellschaft bemüht sein, dem Absender womöglich zum Ersatze des Schadens zu verhelfen.

§. 41. Dem Absender ist es freigestellt, durch Declarirung des Werthes selbst die Grenzen zu bemessen, innerhalb welcher er für den Verlust oder die Beschädigung des von ihm abgesendeten Gegenstandes Garantie geleistet haben will. Die Declaration des Werthes wird nur dann, wenn dieselbe auf dem Frachtbriefe und auf der Sendung selbst ausgedrückt ist, als maassgebend für die Garantie angesehen, wonach im Falle des Verlustes oder der Beschädigung einer Sendung, deren Werth declarirt war, die Entschädigung nach Maassgabe des declarirten Werthes geleistet wird.

§. 42. Hat der Absender den Werth in obgedachter Art nicht declarirt, so hat er nur Anspruch auf eine Garantie bis zum Maximum von 40 Sgr. für das Pfund oder für den Theil eines Pfundes.

Die Ersatz- oder Entschädigungsleistung geschieht nur an den Absender.

§. 43. Die Garantie-Verpflichtung bleibt ausgeschlossen:

- 1) für Verluste und Beschädigungen, welche durch Krieg oder höhere Gewalt (wazu Seegefahr nicht gerechnet wird) herbeigeführt werden;
- 2) wenn die Beschädigungen nicht vor oder bei Aushändigung an den Empfänger festgestellt worden sind, sondern die Empfangnahme unbeanstandet bewirkt worden ist;
- 3) wenn die Emballage, die Sendung etc. äusserlich

keine Spuren der Verletzung oder Durchnässung zeigen und wenn ausserdem das Gewicht am Bestimmungsorte noch mit dem am Abgangsorte ermittelten übereinstimmend befunden worden ist;

4) wenn der Anspruch auf Entschädigung nicht innerhalb der nächsten neun Monate nach der Auflieferung der Sendung geltend gemacht wird.

§. 14. Die preuss. Post-Verwaltung und die Packetfahrt-Actien-Gesellschaft haften für Verluste und Beschädigungen nach den vorstehenden Grundsätzen gegenseitig von da ab, wo der eine Theil die Sendungen von dem andern übernommen hat, resp. bis dahin, wo ein Theil die Sendungen an den andern übergeben hat. Etwaige Reclamationen sollen genau untersucht und pünktlich erledigt werden.

§. 15. Sendungen, deren Annahme verweigert oder deren Adressat nicht zu ermitteln ist, sind sobald wie möglich nach dem Abgangsorte zurückzusenden. Der Grund der Rücksendung muss auf dem Frachtbriefe ausgedrückt sein. Die Sendungen dürfen, wenn sie zurückgenommen werden sollen, nicht eröffnet, müssen vielmehr mit dem ursprünglichen unverletzten Siegel-Verschlusse versehen sein. Der Absender ist bei Rückempfang unbestellbarer Sendungen verbunden, das Porto und die etwaigen Auslagen (§. 6) und das Porto für die Rücksendung zu tragen.

Ueber das Verfahren, welches zur Ausführung dieser Uebereinkunft zu beobachten ist, wird sich das königl. preuss. Ober-Post-Amt in Hamburg mit der Packetfahrt-Actien-Gesellschaft einigen.

Gegenwärtige Uebereinkunft, die unter Vorbehalt des königl. preuss. General-Post-Amtes abgeschlossen, und zweifach gleichlautend ausgefertigt worden ist, tritt mit dem 1. Juni d. Jahres in Kraft.

So geschehen Hamburg, den 19. Mai 1856.

Königlich-preussisches Ober-Post-Amt.

(Unterschrift.)

Die Direction der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.

(Unterschrift.)

Tarif für die Beförderung von Packereien und Geldsendungen nach den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika mit den zwischen Hamburg und New-York coursirenden Packet- und Dampfschiffen der hamburg-amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.

Die Sendungen können unfrankirt oder bis New-York frankirt abgesendet werden.

Die Frankatur von Hamburg ab bis New-York beträgt:

Rthlr. Sgr.

I. Bei der Beförderung von Segelschiffen

für Colli	bis	1 Pfd. Zollgewicht	—	10
„	über 1 Pfund	„ 3 „ „	—	20
„	„ 3 „ „	„ 5 „ „	1	—
„	„ 5 „ „	„ 10 „ „	1	20
„	„ 10 „ „	„ 20 „ „	2	15
„	„ 20 „ „	„ 30 „ „	3	—
„	„ 30 „ „	„ 100 „ „		
		für jedes Pfund	—	3
„	„ 100 „ „	etc. „ „	mehr	— 1 1/2

wobei für die ersten 100 Pfund nach den vorstehenden Sätzen 10 Rthlr. in Berechnung kommen.

II. Bei der Beförderung mit Dampfschiffen ist das Doppelte der vorstehenden Sätze zu zahlen.

III. Für Post-Vorschüsse sind an Procura zu entrichten:

unter 5 Sgr. nichts,

von 5 Sgr. bis zu 15 Sgr. — 1

über 15 Sgr. von halben zu halben Thalern

a) bis 10 Rthlr. — 1

b) über 10 Rthlr. ausser den Sätzen bis 10 Rthlr. — 1 1/2

Bei Erhebung der Procura-Gebühren macht es keinen Unterschied, ob die Beförderung mit Segelschiffen oder mit Dampfschiffen erfolgt.

Die Dampfschiffsverbindung zwischen Europa und den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika.

Zwischen den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika und Europa bestehen gegenwärtig folgende regelmässige Dampfschiffsverbindungen:

I. Zwischen Liverpool und New-York. 2 Linien: 1) die Collinslinie mit 4 Räderschiffen, nämlich Atlantik (mit 3000 Tonnen Gehalt), Baltik (3000), Adriatik (4200) und Erikson (4800); 2) die Cunardlinie mit 4 Räderschiffen: Persia (3600), Afrika (2250), Asia (2260) und Europa (2250).

II. Zwischen Liverpool und Boston die Cunardlinie mit 4 Räderschiffen: Amerika (4800), Arabika (2250), Canada (4800) und Niagara (2250).

III. Zwischen Glasgow und New-York die schottische Linie mit 3 Schraubenschiffen: Edinburgh (2500), New-York (2450) und Glasgow (4962).

IV. Zwischen London, Cork und New-York die Corker Linie mit 2 Schraubenschiffen: Minna (4300) und Brenda (4300).

V. Zwischen Havre und New-York. 3 Linien: 1) die Cunardlinie mit 4 Schraubenschiffen (Aetna, 3000; Jura, 3000; Libanon, 2000 und Encua mit 2000 Tonnen-Gehalt) und 1 Räderschiff (Cambria, 4800); 2) die französische Linie mit 3 Schraubenschiffen: Alma, Barcelona und Sebastopol mit je 4500 Tonnen-Gehalt; 3) die alte Havrelinie mit 3 Räderschiffen: Arago (2700), Fulton (2500) und Union (2500).

VI. Zwischen Antwerpen, Southampton und New-York die belgische Linie mit 5 Schraubenschiffen: Belgien, Constitution, Leopold I., Duc de Brabant und Congress von je 2500 Tonnen-Gehalt.

VII. Zwischen Bremen, Southampton und New-York die Bremer Linie mit 2 Räderschiffen: Washington und Hermann von je 2000 Tonnen-Gehalt.

VIII. Zwischen Liverpool und Philadelphia die Philadelphia-Linie mit 3 Schraubenschiffen: City of Baltimore (2367), City of Washington (2380) und City of Manchester (2409).

Die Verbindung zwischen den Vereinigten Staaten und Europa wird mithin im Ganzen auf acht Coursen durch 44 Linien unterhalten, welche zusammen 38 Schiffe (nämlich 20 Schrauben- und 18 Räderschiffe) im Gange haben.

Zu den obigen Dampfschiffahrts-Verbindungen ist in neuerer Zeit, abgesehen von mehreren noch im Entstehen

begriffenen, die zwischen Liverpool und Portland getreten, welche von den beiden Schiffen: Sarah Sands und Canadian unterhalten wird.

Die Postverbindung mit Australien.

Die britische Regierung hat sich zu dem Beschlusse bestimmt gefunden, die Verbindung Grossbritanniens mit seinen sich täglich mächtiger entfaltenden australischen Colonien über Aegypten nach Suez, von dort mit starken Dampfern von wenigstens 2200 Tonnen Gehalt über Point de Galle und das Vorgebirge Leeuwin umschiffend nach Melbourne und Sidney herzustellen. Behufs der Herstellung eines regelmässigen Dienstes einigte sie sich mit einer Gesellschaft in Glasgow, die ihr einen Dampfer jener Construction zur Verfügung gestellt hatte, wie einerseits die Dauer der Reise, die Beschaffenheit der zu befahrenden Meere und vorzüglich die Periodicität der Verbindung sie erfordern. Es soll aber nicht bloss monatlich ein Dampfer die Verbindung von Suez aus über Point de Galle und Cap Leeuwin mit Melbourne und Sidney, sondern auch ein zweiter den Verkehr zwischen Southampton und Alexandrien sicherstellen. Gleichzeitig und in Uebereinstimmung mit diesem Seedienste wird eine Postverbindung durch Frankreich von Marseille nach Alexandrien hergestellt werden.

Dabei werden für die einzelnen Strecken und die ganze Route folgende Fahrzeit und Reisedauer angenommen:

Von Southampton nach Sidney:

12 $\frac{1}{2}$	Tage	von Southampton nach Alexandrien,
1	„	von Alexandrien nach Suez,
39	„	von Suez über Point de Galle nach Melbourne,
1	„	Rast in Melbourne,
2 $\frac{1}{2}$	„	von Melbourne nach Sidney.

56 Tage Reisedauer.

Von Sidney nach Southampton:

2 ¹ / ₂	Tage von Sidney nach Melbourne,
2	„ Aufenthalt in Melbourne,
35	„ von Melbourne über Königs-Georgs-Sund und Point de Galle nach Suez,
4	„ von Suez nach Alexandrien,
42 ¹ / ₂	„ „ Alexandrien nach Southampton.

53 Tage Reisedauer.

Die Dauer der Reise wird aber für diejenigen, welche den Weg über Marseille einschlagen, um volle 5 Tage abgekürzt, so dass die Fahrt nach Sidney in 51, die Rückfahrt nach Southampton in 48 Tagen zurückgelegt werden wird. Die Fahrt nach Melbourne wird 47, die Reise von Melbourne nach Southampton *via* Marseille 41 Tage erfordern. Für die Ueberschreitung der festgesetzten Fahrdauer werden, ohne Rücksicht auf die Veranlassung, von dem vereinbarten Zuschusse folgende Abzüge gemacht: für 1 Tag 50 Pfd. St., für 2 Tage 150, für 3 Tage 300, für 4 Tage 500, für 5 Tage 750, für 6 Tage 1050, für 7 Tage 1400 Pfd. St. und für jeden weiteren Tag 450 Pfd. St. bis zur gänzlichen Erschöpfung des den Unternehmern für jede Reise garantirten Zuschusses.

Das erste für diesen Dienst bestimmte Dampfboot wird im October von Southampton mit Briefen und Passagieren direkt nach Melbourne abgehen und den geregelten Verkehr zwischen diesem Hafen und Suez im Januar 1857 eröffnen. Diesem Dampfer werden im November, December und Januar drei andere von Southampton aus folgen, so dass die geregelte monatliche Verbindung völlig sichergestellt bleibt. Sämmtliche für diesen Dienst verwendete Dampfer werden keine geringere Tragkraft als 2000 Tonnen und keine geringere Maschine als zu 500 Pferdekraft haben. Die erste directe Dampfbootverbindung zwischen Southampton und Alexandrien wird Anfangs Februar ins Leben treten, wo ein Dampfer den britischen Hafen verlässt und nach Alexandrien fährt, um dort die Briefe und Passagiere des mit dem Januar-Boote aus Melbourne abgegangenen Dampfers gegen die von ihm aus England mitgebrachten auszutauschen. Die Abgangstage aus England beabsichtigt man so zu wählen, dass sie zwischen jene

der ostindischen Ueberlandspost fallen, um bis Point de Galle wenigstens jeden Monat eine Postverbindung mehr zu haben. Hoffentlich wird diese Postverbindung durch den weitem Anschluss eines zwischen Point de Galle und Calcutta verkehrenden Dampfers in nicht ferner Zukunft die ostindische Post vervollständigen, indem sie zugleich einen bequemen Verkehr zwischen Ostindien und Australien anbahnt.

Für die Sicherstellung dieses Dienstes wird die Regierung der Glasgower Gesellschaft nicht weniger als 185,000 Pfd. St. jährlich bezahlen, wovon die Hälfte auf die Colonien entfällt. Die Gesellschaft ihrerseits hat sich unter den strengsten Rechtsformen zur Einhaltung der Abfahrts-tage verpflichtet. Die Fortführung des Telegraphen bis Point de Galle wird den Verkehr mit Australien, hin und zurück, auf 50 Tage abkürzen.

Einiges über das englische Postwesen.

I. Posttaxen.

Inländische Briefe (d. h. solche, welche zwischen zwei Orten des Vereinigten Königreichs, mit Einschluss der Orkney-, Schetland-, Scilly- und Channel-Inseln und der Insel Man versendet werden). Mit den unten angegebenen Ausnahmen ist die Posttaxe für alle inländischen, im voraus bezahlte Briefe nach dem Gewichte, ohne Rücksicht auf die Entfernung, wie folgt festgesetzt:

für einen nicht mehr als $\frac{1}{2}$ Unze wiegenden Brief	4 Penny.
für einen mehr als $\frac{1}{2}$ Unzewiegenden, jedoch 1 Unze nicht überschreitend,	2 Pence.
für einen mehr als 1 Unze wiegenden, jedoch 2 Unzen nicht überschreitend,	4 „
für einen mehr als 2 Unzen wiegenden, jedoch 3 Unzen nicht überschreitend,	6 „
u. s. w.; 2 Pence mehr für jede weitere Unze.	

Mit Ausnahme der zurückgeleiteten Briefe beträgt das Postgeld, insofern es nicht im voraus bezahlt wird, das

Doppelte der vorstehenden Sätze; und ist die Vorausbezahlung nicht zureichend, so wird das Doppelte des fehlenden Betrags erhoben. Für einen inländischen mehr als eine halbe Unze, jedoch nicht mehr als eine Unze wiegenden Brief, für welchen nur 4 Penny-Stempel verwendet ist, wird demnach bei der Ablieferung 2 Pence erhoben. Bei Retourbriefen wird jedoch das nicht bezahlte Zuschlagsporto nicht verdoppelt, indem dieselben wie frankirte zu betrachten sind.

Adressen an die Königin und Petitionen an das Parlament. Bittschreiben und Zuschriften an Ihre Majestät, direct versendet, sind frei vom Postgelde, ebenso Adressen und Petitionen an das eine oder das andere Haus des Parlaments oder an ein Mitglied des Hauses, unter der Bedingung jedoch, dass solche nicht mehr als 2 Pfund wiegen, nicht in Couverts verschlossen sind, und in auf beiden Seiten offenen Umschläge versendet werden. Es dürfen jedoch solche weder einen Brief noch eine andere Einlage enthalten, ausserdem das Porto für unbezahlte Briefe erhoben wird, wenn nicht die geeignete Anzahl von Poststempeln verwendet worden ist.

Zeitungen und andere periodische Schriften mit dem Zeitungsstempel. Obgleich zur Versendung von Zeitungen, Büchern und Geld durch die Post Fürsorge getroffen ist, so besteht doch kein Zwang zur Benutzung dieser Versendungsweise; Alles, ausgenommen Briefe, kann auf anderem Wege versendet werden.

Alle periodischen Schriften, einschliesslich der im Vereinigten Königreiche in Zeiträumen von nicht über 34 Tagen erscheinenden Zeitungen, welche mit einem eingepress-ten Stempel oder den Taxstempel anzeigenden Stempeln (von der frühern, hauptsächlich für die Zeitungen vorgeschriebenen Art) versehen sind, sind bei ihrer Versendung und Zurücksendung durch die Post innerhalb des Vereinigten Königreichs frei vom Postporto unter den folgenden Bedingungen:

1) Sie sind denselben Beschränkungen in Ansehung auf die Zahl der Bogen und ihrer Grösse unterworfen, wie sie zuletzt nur auf die eigentlichen Zeitungen zur Anwendung gekommen sind.

2) Keine Schrift oder ein Theil davon kann durch die

Post versendet werden, wenn nicht der verwendete Stempel wenigstens den Werth von einem Penny hat.

3) Der Titel und das Datum der Ausgabe muss am Kopfe jeder Seite gedruckt sein.

4) Die Schriften müssen in der Art gefaltet sein, dass der die volle Taxe bezeichnende Stempel oder die Stempel dem Blicke ausgesetzt und auf der Aussenseite deutlich ersichtlich sind, es wären denn in demselben Umschlage mehr als zwei Schriften enthalten, in welchem Falle die Stempel so angebracht sein müssen, dass dieselben vollständig geprüft werden können.

5) Sie muss nicht auf Pappe oder Kartenpapier oder auf zwei- oder mehrfach dickes Papier gedruckt sein, noch muss auch irgend welches Steif- oder Karten- oder anderes starkes Papier mit derselben als Rücken oder Umschlag dazu, oder sonst versendet werden.

6) Sie muss durch die Post versendet werden innerhalb 15 Tagen vom Tage der Veröffentlichung an.

7) Sie muss entweder kein Couvert oder ein an beiden Enden offenes Couvert haben.

8) Sie darf keine Einlagen enthalten.

9) Sie darf ausser dem Namen oder der Adresse der Person, an welche sie versendet wird, weder etwas Geschriebenes noch irgend eine andere Anmerkung darauf enthalten, noch irgend Etwas auf dem Couverte als denselben Namen und die Adresse, den gedruckten Titel der Schrift und den gedruckten Namen und die Adresse des Verlegers oder Verkäufers, welcher sie versendet.

10) Wenn die Schrift an eine Person innerhalb der freien Ueberlieferung an dem Platze, wo sie mit der Post befördert wird, gerichtet ist, so unterliegt sie dem Porto von einem Penny, welches durch Verwendung eines Poststempels vorausbezahlt werden muss. (Die freie Ueberlieferung in London, so weit sie nach der gegebenen Bestimmung zulässig ist, erstreckt sich nur auf die innerhalb drei Meilen vom *General-Post-Office* liegenden Orte.)

11) Wenn eine Zeitung etc. so zusammengelegt ist, dass der Stempel oder die Stempel nicht aussen sind, so wird sie mit einem Porto von 4 Penny als Nachtrag zu dem Porto belegt, welches zu bezahlen gewesen sein würde, wenn sie gehörig gefaltet worden wäre; und wenn

die Zeitung etc. an eine Person innerhalb der freien Distribution an dem Orte, wo sie versendet wird, adressirt ist und nicht eine Marke von 1 Penny hat, so wird sie mit 2 Pence belastet. Im Falle einer andern Unregelmässigkeit wird die Schrift nach den für die Bücherpost bestehenden Bestimmungen behandelt.

12) Es ist zu rathen, dass jede Schrift eine deutlich gedruckte Notiz für den Käufer trage, durch welche die Nothwendigkeit, die Stempel dem Auge sichtbar zu lassen, dargethan wird, sobald die Schrift mit der Post versendet wird.

13) Ungestempelte Veröffentlichungen, oder gestempelte, welche seit länger als 15 Tagen erschienen sind, können innerhalb des Vereinigten Königreichs und den meisten Colonien unter den Bestimmungen für die Bücherpost befördert werden.

Auswärts versendete Zeitungen sind denselben Vorschriften unterworfen, wie die (unter dem Zeitungsprivilegium) zwischen verschiedenen Theilen des Vereinigten Königreichs versendeten Zeitungen, mit der Ausnahme dass, bevor sie nach dem Auslande gehen, der Name der Zeitung bei dem *General-Post-Office* muss eingezeichnet sein, und dass anstatt des eingepressten Stempels, jede Zeitung, insofern sie nach britischen Colonien versendet wird, einem Porto von 1 Penny unterliegt, welches durch eine Postmarke oder baar voraus zu bezahlen ist, nebst einem Zuschlagsporto, wenn die Zeitung durch ein fremdes Land transitirt.

Parlamentsakten. Gedruckte Schriften des Parlaments, nicht in Couverts, aber in Umschlägen versendet, welche an den Enden offen sind, können innerhalb des Vereinigten Königreichs für folgende Portosätze circuliren:

bis zum Gewichte von nicht mehr als 4 Unzen	1 Penny.
bis zum Gewichte von mehr als 4 Unzen und nicht über 8 Unzen	2 Pence.
bis zum Gewicht von mehr als 8 Unzen und nicht über 12 Unzen	3 „
bis zum Gewichte von mehr als 12 Unzen und nicht über 16 Unzen	4 „
u. s. w.,	1 Penny mehr für jede weitem 4 Unzen.

Die Frankirung bleibt der freien Wahl überlassen; erfolgte sie

nur theilweise, so wird blos der fehlende Betrag erhoben. Gedruckte Schriften des Parlaments und der Colonial-Gouvernements nach und von den Colonien sind den fremden Portosätzen unterworfen.

Bücherpost im Inland. Unter den folgenden Sätzen und den beigefügten Bedingungen können Bücherpackete nach irgend einen Ort innerhalb des Vereinigten Königreichs oder an die Truppen auf dem Kriegsschauplatze durch die Post versendet werden:

bis zum Gewicht von nicht mehr als 4 Unzen	4 Penny.
bis zum Gewicht von mehr als 4 Unzen und nicht über 8 Unzen	2 Pence.
bis zum Gewicht von mehr als 8 Unzen und nicht über 1 Pfund	4 „
bis zum Gewichte von mehr als 1 Pfund und nicht über 1½ Pfund	6 „
u. s. w.	2 Pence mehr für jedes weitere halbe Pfund oder einen Theil davon.

1) Das Postporto muss ganz vorausbezahlt werden, und zwar durch Poststempel, welche auf das Packet oder dessen Umschlag angebracht sind.

2) Jedes Packet muss entweder ohne Couvert oder in Umschlägen versendet werden, welche an den Enden oder Seiten offen sind.

3) Wenn das für ein Packet bezahlte Postgeld so viel als 4 Pence beträgt, so kann dasselbe eine Anzahl von besonderen Büchern oder andern Schriften, Kupferstichen oder Landkarten, und eine Quantität Papier oder Pergament, jedoch mit Ausschluss von versiegelten oder offenen Briefen, enthalten. Und die Bücher oder andern Schriften, Kupferstiche, Landkarten etc. können entweder gedruckt, geschrieben, gemalt oder eine Mischung von diesen dreien sein.

4) Wenn das bezahlte Porto weniger beträgt als 4 Pence, so darf das Packet ausschliesslich nur aus gedrucktem Inhalte bestehen, übrigens ohne Beschränkung der Zahl der Schriften oder besonderen Bogen, und ob solche gebunden oder ungebunden sind. Ist ein anderer Inhalt eingeschlossen, so wird das Packet der im 9. Punkte angegebenen Strafe unterworfen sein.

5) Ein Bücherpacket, wie viel auch dafür an Porto

bezahlt worden ist, darf nicht einen verschlossenen oder offenen Brief, oder eine versiegelte oder auf eine andere Weise gegen die Einsicht verschlossene Einlage enthalten; noch darf in einem solchen Packet oder in dessen Umschlag ein Brief oder eine die Natur eines Briefes habende Mittheilung, geschrieben oder gedruckt, sein.

Awise jedoch, welche nur den Versender oder Empfänger angeben, werden nicht als Briefe betrachtet und können daher ausgefertigt werden, sobald eine schriftliche Notiz erlaubt ist, und das kann geschehen, sobald das Porto im Minimum 4 Pence betragen hat.

6) Bücherpackete von mehr als 2 Fuss Länge, Breite oder Tiefe können nicht angenommen werden.

7) Ein Packet, welches nicht an den Enden oder Seiten offen ist oder in demselben oder auf dessen Umschlag einen Brief oder eine die Stelle eines Briefes vertretende Mittheilung, geschrieben oder gedruckt, hat, wird mit dem unbezahlten oder doppelten Briefporto belastet.

8) Wenn ein Packet einen verschlossenen oder offenen Brief, oder eine versiegelte oder auf eine andere, die Einsicht nicht zulassende Weise verschlossene Einlage, oder einen andern unstatthaften Einschluss enthält, so wird der Brief oder Einschluss herausgenommen und an die Adresse des Packets befördert, belastet mit dem vollen Porto wie für einen unbezahlten Brief, zusammen mit einem Zuschlagsporto von 4 Pence; und das Uebrige des Packets, insofern es richtig mit Stempeln vorausbezahlt ist, wird alsdann an seine Adresse befördert.

9) Wenn ein Packet nicht ausreichend durch Stempel vorausbezahlt, aber nichts desto weniger mit einem Stempel von dem Werthe eines Penny versehen ist, so wird dasselbe befördert, belastet mit dem fehlenden Bücherporto und ausserdem mit einer Zuschlagstaxe von 4 Pence; würde ein Packet gar keinen Stempel haben, so wird dasselbe mit dem unbezahlten oder doppelten Briefporto belegt.

10) In jedem Falle, in welchem das nach diesen Bestimmungen festgesetzte Porto für Bücher höher sein würde als die Brieffaxe, so tritt die letztere ein.

Die Bestimmungen für die Colonial-Bücherpost sind mit den vorstehenden gleich, nur kann kein über 3 Pfund wiegendes Bücherpacket nach Westindien und nach

Neu-Süd-Wales versendet werden; auch können Bücherpackete nach den Colonien durch fremde Staaten nur für das Briefporto befördert werden.

Maassregeln gegen Betrug. Der Haupt-Postmeister, welcher zuerst ein Bücherpacket übernimmt, ist aufgefordert, allemal wenn er einen Grund zum Verdacht einer Uebertretung einer der obigen Bedingungen, und gelegentlich, auch wenn ein Verdachtsgrund nicht da ist, das Packet zu öffnen und zu prüfen; und jedes Bücherpacket, welches an den Enden oder Seiten nicht offen ist, oder welches 2 Fuss Länge, Breite oder Tiefe überschreitet, oder eine briefliche Mittheilung, geschrieben oder gedruckt, enthält oder auf dessen Umschlag hat, oder für welches nicht die einer einfachen Büchertaxe angemessenen Poststempel angewendet sind, soll mit möglichster Beschleunigung beziehentlich an die Retourbrief-Abtheilung in London, Dublin oder Edinburgh, eingesendet werden; im Falle irgend einer andern Uebertretung der Bestimmungen wird das Packet durch den Postmeister selbst in Behandlung genommen.

Sendungen von Bücherpacketen können, wenn nöthig, verzögert werden. Um Hindernissen der regelmässigen Beförderung von Briefen zu begegnen, kann ein Hauptpostmeister, wenn es nothwendig ist, die Absendung eines Bücherpackets auf eine Periode, welche die gewöhnliche Zeit nicht mehr als 24 Stunden überschreitet, aufschieben; und bei den *Packet-Offices* kann, nach der Wahl des Postmeisters, die Absendung auf dieselbe Periode oder bis zur nächsten Post nach dieser, mit welcher das Bücherpacket sonst befördert sein sollte, verzögert werden.

II. Registrirung.

Durch die Vorausbezahlung einer Gebühr von 6 Pence kann jeder Brief, jedes Buch oder anderes Packet, wofür das Porto in Stempeln bezahlt ist, registrirt werden. Diese Gebühr muss in Stempeln vorausbezahlt werden, wenn nicht der Brief in London befördert wird, wo die Gebühr entweder in Münze oder Stempeln angenommen wird. Das Registriren gewährt mehr Sicherheit, indem dadurch der zu befördernde Gegenstand im Inlande von der Uebergabe

bis zur Auslieferung, und nach dem Auslande und den Colonien, wenn nicht bis zur Auslieferung, doch wenigstens bis zum Hafen, nachgewiesen werden kann. Die Postverwaltung übernimmt jedoch keine Garantie für die sichere Ueberlieferung des Briefes, obschon die Beamten natürlicher Weise dem General-Postmeister verantwortlich sind, welcher in dieser Hinsicht von einer jeden Vernachlässigung der Pflichten einen genauen Bericht fordern und, wenn er es für angemessen findet, aufgeben wird, dass der etwa dabei erlittene Verlust ersetzt werde.

Das Porto für die registrirten Briefe muss voraus bezahlt werden; und wenn der Brief ein inländischer ist, muss dasselbe durch Stempel vorausbezahlt werden. — Jeder zu registrirende Brief sollte nicht in den Briefkasten gelegt, sondern am Annahmefenster abgegeben werden und darüber ein Empfangschein entgegengenommen werden.

Die späteste Zeit für die Aufgabe der registrirten Briefe ist aus den in jedem Postamte ausgehängten Nachrichten zu ersehen und ist, wenn nichts anderes durch den Inspector bestimmt ist, gegenwärtig eine halbe Stunde vor dem Schlusse des Briefkastens für das Felleisen, mit welchem sie ihre Beförderung erhalten.

III. Bestellung.

Den Briefträgern und Landboten ist es bei Strafe der Entlassung verboten, ausser dem Porto für Briefe, Zeitungen etc., welche dieselben beauftragt sind zu sammeln oder abzuliefern, noch irgend eine andere Bezahlung zu verlangen oder zu nehmen, oder Briefe, Zeitungen u. s. w. auszuhändigen, entweder vor dem Beginn ihrer Route, während ihres Umgangs oder nachdem sie denselben vollendet haben, ausgenommen solche, welche durch das Postamt gegangen sind. Das Verbot, irgend eine Bezahlung als Zusatz zum Porto anzunehmen, erstreckt sich jedoch auf Weihnachtsgeschenke nicht.

Ausgenommen wo die Zahl der täglichen Ablieferungen beträchtlich ist und wo ausserdem der Inspector eine solche Regulirung für nicht nothwendig erachtet, werden die Briefe am Fenster nach der Ankunft eines jeden Felleisens (während der Dienststunden), sobald sie sortirt sein können,

ausgeliefert. Findet jedoch eine entsprechende Bestellung durch Briefträger statt, so beginnt die Ausgabe am Fenster (sei es für die Inhaber von Privatkästen oder fürs Publicum) überhaupt nicht eher, bis die Briefträger das Postamt verlassen haben, wie es gleichzeitig nicht statthaft ist, den Abgang der Briefträger auf irgend welchem Wege aufzuhalten.

Zur Verhinderung unzuträglicher Störung, welche zuweilen durch Briefe, welche ans Postamt gerichtet, jedoch für Personen bestimmt sind, welche innerhalb der freien Bestellung des Postamts wohnen, welche aber keine Privatkästen innehaben, ist jeder Postmeister befugt, dergleichen mit einem solchen Felleisen, für welches eine Uebergabe von Haus zu Haus besteht, eingehende Briefe von der Ausgabe am Fenster abzuhalten, und dieselben mit Ausnahme der an Militairpersonen in der Caserne gerichteten durch Briefträger bestellen zu lassen.

Jeder Correspondent kann einen Privatkasten erhalten, sobald er gewillt ist, die festgesetzte Gebühr dafür zu entrichten. Wo diese Gebühr in die Staatscasse fließt, ist sie im Allgemeinen auf eine Guinee jährlich festgesetzt und bei der Dauer von mindestens einem Jahre im Voraus zu bezahlen; gehört dieselbe jedoch zu den Privateinkünften des Postmeisters, so kann er zwar dieselben Sätze verlangen, doch kann er auch, nach seinem Belieben, weniger berechnen. Von gleichem Betrage sind in den meisten Fällen auch die Sätze für einen Privatbeutel, nur dass hierbei die Kosten für den Beutel selbst neben einer Transportgebühr von höchstens $\frac{1}{2}$ Guinee, sobald die Ueberlieferung durch einen Fussboten erfolgt, und zwei Guineen, sobald ein berittener Bote die Bestellung ausführt, in Berechnung gebracht werden. Wie jedoch die Abfertigung eines Privatbeutels möglicherweise das Expediren des Hauptbeutels aufhalten kann, so darf keiner ohne Genehmigung des Inspectors eingeführt werden.

IV. Poststempel.

Jeder Postmeister ist verbunden, stets auf einen ausreichenden Vorrath von Postmarken und gestempelten Cou-

verts zu halten und solche an das Publikum zu den folgenden Preisen zu verkaufen:

Postmarken zu 1, 2, 4, 6 Pence und zu 1 Schilling;
— gestempelte Briefcouverts 12 Stück zu 1 Schill. $4\frac{1}{2}$ d.,
8 zu 9 d., 6 zu $6\frac{3}{4}$ d., 4 zu $4\frac{1}{2}$ d., 2 zu $2\frac{1}{4}$ d. und
1 zu $1\frac{1}{4}$ d.

Ebenso ist jeder Landbote berechtigt und verpflichtet, Poststempel mit Einschluss der gestempelten Couverts zu denselben Preisen zu verkaufen.

Die Vorausbezahlung der inländischen Briefe muss durch Stempel geschehen, ausgenommen bei dem Haupt-Postamte London, wo die Vorausbezahlung solcher Briefe von 10 Uhr Vorm. bis 5 Uhr Nachm. auch in Baarem erfolgen kann, vorausgesetzt, dass der Betrag nicht unter 1 Pfund ist. Briefe nach den Colonien und fremden Gegenden können auch baar vorausbezahlt werden. Mit Ausnahme, dass sie von Soldaten und Schiffsmannschaften in ihrer Majestät Diensten verwendet werden, sind übrigens britische Poststempel im Auslande nicht gültig zur Bezahlung von Briefen etc. Die Bezahlung in Stempeln hat durch Aufkleben auf der Aussenseite des Briefes, noch ehe er zur Post befördert wird, mit einer dem Werthe des Postgeldes entsprechenden Anzahl von Stempeln zu erfolgen.

Mit Klebestoff versehene Stempel sollten vor dem Gebrauche geprüft werden, ob sie fest aufkleben, weil sonst die Briefe, von denen sie abgefallen sind, mit Porto belegt werden, welches in diesem Falle bei einheimischen Briefen und auch bei einigen nach dem Auslande nach der doppelten Frankaturtaxe berechnet wird. Ferner sollten dieselben auf der Vorderseite des Briefes und quer in der rechten Ecke der oberen Seite befestigt werden.

Zusätze und Berichtigungen zu der Zusammenstellung der Bestimmungen über den Verkehr des deutsch-österreichischen Postvereins mit dem Auslande.

(Bd. II. S. 196—238 und 244—272.)

Zu S. 237. Die k. k. österreichischen Postexpeditionen zu Mersina (Tarsus) in Karamanien und zu Sinope am

schwarzen Meere befassen sich seit 1. Juli mit der Besorgung frankirter, unfrankirter und recommandirter Briefpostsendungen, und es hat sonach von diesem Tage an die Beschränkung aufgehört, dass Correspondenzen nach jenen Orten frankirt, dort aufgegeben aber unfrankirt abgesendet werden mussten, recommandirte aber gar nicht aufgenommen werden konnten. Die Correspondenzen nach und aus Ineboli unterliegen noch der oben angedeuteten Beschränkung.

Zu S. 246 f. Das britische Seeporto für die über England und durch britische Packetschiffe zu befördernde Correspondenz aus und nach Aegypten ist auf den Satz von 6 Pence = 5 Sgr. für den einfachen Brief ermässigt worden, ausser welchem Satze noch das Porto wie für Briefe nach und aus England selbst in Ansatz kommt. Die gedachte Correspondenz muss jedoch mit dem Vermerke „*via Southampton*“ versehen sein. Wird dieselbe auf ausdrückliches Verlangen des Absenders über England und Marseille (mit der britisch-ostindischen Ueberlandpost) befördert, so tritt den oben angegebenen Sätzen noch das französische Transitporto mit 5 Pence = $4\frac{1}{4}$ Sgr. für je $\frac{1}{2}$ Loth hinzu. Die gedachte Correspondenz unterliegt nach wie vor dem Frankirungszwange, mit Ausnahme der Briefe aus und nach Alexandrien, welche gegenwärtig entweder unfrankirt oder bis zum Bestimmungsorte frankirt abgesandt werden können.

Zu S. 249, 250 und 252. Die fürstlich Thurn- und Taxissche General-Postdirection zu Frankfurt a. M. macht unterm 15. und 28. August bekannt, dass Briefe nach den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika auch mittelst der am 4. jeden Monats von Hamburg nach New-York abgehenden Dampfschiffe der hamburg-amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft befördert werden können. Die Briefe müssen spätestens bis zum Abend des der Abfahrt vorhergehenden Tages in Hamburg eintreffen. Die Taxe des bis zum Gewichte von 4 Zollloth ausschliesslich einfachen Briefes bis zum Bestimmungsorte beträgt: a. 3 Sgr. oder 9 Kr. deutsches Porto, b. $6\frac{3}{4}$ Sgr. oder 24 Kr. fremdes Porto, und muss bei der Aufgabe vorausbezahlt werden. Bei schwereren Briefen beträgt das fremde Porto bis 2 Zollloth ausschliesslich $13\frac{1}{2}$ Sgr. oder 48 Kr., und

für je 2 Loth weiter $43\frac{1}{2}$ Sgr. oder 48 Kr. Die Briefe müssen die Bezeichnung: „über Hamburg und mit den Schiffen der hamburg-amerikanischen-Actien-Gesellschaft“ tragen.

Zu S. 248. Zwischen England und dem Vorgebirge (Cap) der guten Hoffnung, Mauritius, Point de Galle auf Ceylon, Madras und Calcutta ist eine neue Post-Dampfschiff-Verbindung eingerichtet worden. Die Schiffe dieser neuen Linie legen bei der Rückfahrt nach England auch bei St. Helena und Ascension an. In London werden die mit jenen Schiffen abzusendenden Briefpackete am 5. jeden Monats Abends geschlossen; fällt dieser Tag auf einen Sonntag, so erfolgt der Schluss am folgenden Abend.

Der neuen Route werden britischer Seits alle Briefe und Zeitungen nach dem Vorgebirge der guten Hoffnung, Natal, Algoa-Bay, St. Helena und Ascension zugeführt, wenn nicht eine andere Beförderungsweise ausdrücklich vorgeschrieben worden ist. Ausserdem können auf derselben auch die nach Mauritius, Ceylon und Ost-Indien bestimmten Briefe und Zeitungen befördert werden; diese müssen jedoch in solchem Falle auf der Adresse mit der Bezeichnung: „*via the Cape of Good Hope*“ versehen sein.

An Porto ist zu erheben:

- 1) für die Beförderung vom diesseitigen Abgangsorte bis zum britischen Einschiffungshafen dasselbe Porto, welches für die Briefe nach England selbst zu berechnen ist;
- 2) an Seeporto:
 - a. für die Briefe nach dem Vorgebirge der guten Hoffnung, Natal, Algoa-Bay und Ascension 4 Schill. = 40 Sgr. für den einfachen, unter 4 Zollloth schweren Brief;
 - b. für die Briefe nach St. Helena, Mauritius, Ceylon und Ost-Indien 6 Pence = 5 Sgr. für einfache Briefe bis 4 Zollloth excl.

Demnach beträgt das Porto für einen einfachen Brief aus dem deutschen Postverein nach den ad a genannten Colonien etc. 47 Sgr., und nach den ad b. aufgeführten Inseln etc. 42 Sgr. — Zeitungen unterliegen derselben Taxirung, wie die Zeitungen nach und aus den britischen Colonien überhaupt bei der Spedition über England.

Aphorismen über das Postwesen.

(Fortsetzung zu S. 29.)

Wir ergänzen das Gesagte über die Beförderung durch Wechsel des Gespanns und die Beförderung von Personen und Sachen an bestimmten Tagen und Stunden nach bestimmten Orten noch durch die Anführung der Bestimmungen, welche in §§. 7 und ff. der Verordnung für die Herzogthümer Schleswig und Holstein betreffend die Erlaubniss für Reisende, sich durch Miethfuhrwerk befördern zu lassen, welche vom 1. Feb. 1836 an in Wirksamkeit trat, enthalten sind. Darnach verblieb den königlichen Poststationen wie vorher das ausschliessliche Recht zur Beförderung der Extraposten und Couriere, und es wurde den Fuhrleuten bei einer Strafe von 16 Rbthlrn. für jeden Contraventionsfall das Nebenpostiren im Allgemeinen d. h. die Etablirung solcher Einrichtungen, welche den öffentlichen Postanstalten ähnlich sind, verboten. Hierber wurden die Fälle gerechnet:

1) wenn mit gemietheten Pferden, welche leer voraus oder entgegen geschickt sind, unterwegs ein Wechsel angelegt wird oder stattfindet, dies mag nun an einem Stationsorte oder an einem solchen geschehen, wo keine Poststation ist;

2) wenn die Lohnfuhrleute nach einer im voraus unter sich genommenen allgemeinen oder speciellen Verabredung sich Reisende zur sofortigen Weiterbeförderung zuführen oder wenn sie von verschiedenen Seiten her zu gewissen bestimmten Zeiten an einem dritten, auf einer Postroute belegenen Orte zusammentreffen und auf diese Weise einen Wechsel des Miethfuhrwerks veranstalten;

3) wenn Lohnfuhrleute Reisende, welche mit Extrapost an einem Stationsorte eingetroffen sind, vor Ablauf einer Frist von 16 Stunden, von der Ankunftszeit an gerechnet, weiter befördern, indem solche Reisende verpflichtet sind, sich der Extrapost zu bedienen.

Hiervon wurde jedoch der Fall ausgenommen, wenn Reisende, welche mit Miethfuhrwerk ankommen, sich veranlasst finden, eine Strecke Extrapost zu nehmen, in wel-

chem Falle sie mit ihrem bis dahin benutzten und ihnen nachfolgenden Miethfuhrwerk sogleich weiter reisen können, worüber sie sich jedoch von der betreffenden Station, auf welcher sie mit dem Miethfuhrwerk eintreffen, eine Bescheinigung ertheilen zu lassen haben, welche sie unentgeltlich erhalten. Jedem Lohnfuhrmanne ist es freigestellt, diejenigen Reisenden, welche er nach einem Orte gebracht hat, entweder insgesamt oder zum Theil wieder zurück zu befördern und nach Gutdünken auf sie zu warten. Um andere Reisende mit zurückzunehmen, darf er sich dagegen an einem Orte, wo eine Poststation ist, nicht länger als 12 Stunden aufhalten, bei Vermeidung einer Brüche von 8 Rbthlrn. Silbermünze.

Jede Ablösung oder Wechsel von Pferden, ohne Rücksicht darauf, ob alle oder nur eins oder mehrere Pferde umgetauscht werden, darf, wenn nicht Noth und Unglücksfälle Solches erheischen mögen, unterwegs bei einer Strafe von 8 Rbthlr. Silbermünze nicht stattfinden. Blose Umtauschung des Fuhrmanns oder des Wagens ist dahingegen erlaubt.

8.

Als ein ferneres Vorrecht der Postanstalt gilt die ihr ausschliesslich zustehende Befugniss zur Beförderung der Briefe (der verschlossenen und auch hier und da selbst der offenen Briefe oder schriftlichen Mittheilungen) und häufig auch der Zeitungen. Diese Bestimmung haben die deutschen Posten auch mit den französischen, englischen, nord-amerikanischen u. s. w. gemein. Dass aber auch Sachen von einem gewissen Gewichte und Geldsendungen von einem gewissen Gewichte, Werthe oder ohne alle Einschränkung nicht anders als durch die Post versendet werden dürfen, ist eine Bestimmung, die selbstverständlich nur bei Postanstalten vorkommen kann, denen das Institut der Fahrposten eigen ist, aber auch da nicht überall, wie wir sogleich sehen werden.

In Oesterreich sind gegenwärtig lediglich Briefe und periodische Schriften, seit deren Herausgabe nicht mehr als ein halbes Jahr verflossen sind, die Gegenstände, in Absicht auf deren Transport dem Staate oder der Staats-Postanstalt gewisse Vorrechte vorbehalten sind.

Unter Briefen werden nach der gesetzlichen Erklärung „überhaupt alle schriftlichen, an abwesende Personen gerichtete Mittheilungen oder Nachrichten“ verstanden, dieselben mögen „durch Handschrift oder Abdruck dargestellt oder vervielfältigt worden sein.“ Also nicht sowol die äusserliche Form oder die Ueberschrift (Adresse), als vielmehr der Inhalt bildet das Merkmal eines postpflichtigen Briefes. Unter den allgemeinen Begriff von postpflichtigen Briefen fallen die amtlichen Zuschriften und Erlasse der Behörden (Amtsbriefe), und die an Behörden gerichteten Eingaben der Parteien; und nicht allein die inländischen, sondern auch jene ausländischen Briefe, welche das österreichische Postgebiet betreten, sie mögen an Adressaten im Inlande gerichtet sein, oder an Ausländer befördert werden, oder nur transitiren, sind dem Staatsvorbehalte unterworfen.

Unter periodischen Schriften werden Journale und Zeitungen, in Blättern oder Heften, ohne Unterschied des Inhalts verstanden, sie mögen ebenfalls durch Handschrift oder Abdruck dargestellt oder vervielfältigt worden sein. Darunter gehören also nicht blos die politischen Tages-, Wochen- und Monatblätter, sondern auch andere, Künste, Wissenschaften, Gewerbe, Moden etc. behandelnde, periodisch erscheinende Schriften.

Ausser den hier bezeichneten postpflichtigen Gegenständen, nämlich Briefen, Journalen und Zeitungen, sind Urkunden, Werthpapiere, Geld, Geld vorstellende Papiere, Bücher, veraltete d. i. im Sinne des Postgesetzes solche periodische Schriften, seit deren Herausgabe schon mehr als ein halbes Jahr verflossen ist, und andere Druckwerke, Waaren und sonstige Effecten, überhaupt alle anderen Gegenstände vom Postzwange frei; — ihr Transport ist der Privat-Industrie unbedingt überlassen, und nach dem ausdrücklichen Wortlaute des Kundmachungs-Patents zum Postgesetz vom 5. November 1837 ist namentlich der Fracht-Transport gänzlich frei gegeben und von dem ausschliessenden Vorbehalte der Postanstalt ausgeschieden.

Bei dem Transporte der postpflichtigen Gegenstände, d. i. der Briefe und jener Zeitungen und Journale, seit deren Herausgabe nicht mehr als ein halbes Jahr verflossen ist, ist zu unterscheiden, ob sie 1) von Ortschaft zu Ortschaft, oder

2) im Umfange des Ortes selbst aus einem Theile desselben in den andern (Local-Transport) gesendet werden.

In Bezug auf den Transport der ersten Art ist es ausser den Postanstalten Niemanden gestattet, Briefe und periodische Schriften aus einem Orte in einem andern zu befördern (transportiren), wenn der Verkehr zwischen beiden Orten durch die Postanstalt vermittelt wird. Von diesem Verbote sind jedoch ausgenommen:

1) Frachtbriefe und Urkunden überhaupt, welche Waarenführern zur Ausweisung der Gegenstände, deren Transport sie besorgen, offen oder von Gefällsämtern unter amtlichen Siegel mitgegeben werden;

2) periodische Schriften d. i. Journale und Zeitungen, wenn seit ihrer Herausgabe mehr als ein halbes Jahr verflossen ist;

3) der Transport der in ganzen Ballen oder Kisten (Colli) versendeten und auf solche Weise insbesondere den Buchhändlern im Handelswege zukommenden periodischen Schriften (Zeitungen und Journale), insoweit ein solches Frachtstück nur an einen einzelnen Empfänger gerichtet ist, und darin keine Beischlüsse gleichen oder sonst dem Transporte durch die Postanstalt vorbehaltenen Inhalts mit der darauf ausgedrückten Bestimmung für mehrere andere Adressaten enthalten sind;

4) Briefe oder periodische Schriften, wenn dieselben weder versiegelt noch auf irgend eine andere Art verschlossen und mit keiner Adresse versehen sind, ferner wenn Jemand Briefe oder periodische Schriften durch einen Diener, einen eigenen Boten oder überhaupt durch eine zu seinem oder des Adressaten Hausstande gehörende oder zu dieser Versendung gedungene Person versendet, und wenn in allen diesen Fällen nebst den eben ausgedrückten Bedingungen derjenige, der den Transport veranlasst oder vollzieht, sich dabei nicht mit der Sammlung von Briefen oder Schriften für Rechnung zweier oder mehrer Versender oder Adressaten beschäftigt.

Reisende, Fuhrleute, Schiffer oder Boten jeder Art, die an der Landesgrenze aus dem Auslande, d. i. aus Ländern, die nicht zur österreichischen Monarchie gehören, anlangen, sind verpflichtet, die mitgebrachten Sachen, die dem Postzwange unterliegen, wenn sie deren Weiterbeförderung

wünschen und nicht deren Rücksendung in das Ausland oder eine andere erlaubte Verfügung vorziehen, den Grenz-Zoll- oder Contumazämtern zur Versendung durch das nächste Postamt gegen Bezahlung der vorschriftmässigen Gebühren zu übergeben.

Dass die zum Transport von Briefen verwendeten Privat-Boten sich durch Certificate (Scheine, Ausweise) als eigene Boten auszuweisen haben, ist nicht vorgeschrieben. Dieselben sollen auch zur Ausweisung ihrer Eigenschaft als Diener oder gedungene Boten des Versenders oder Adressaten nur dann verhalten werden, wenn die bei der Anhaltung wahrgenommenen allgemeinen Anzeigen Verdachtsgründe einer Uebertretung des Postgesetzes darbieten; und in einem solchen Falle ist die Beweisführung in jeder geltenden Art zulässig.

Der Transport von Briefen und periodischen Schriften zur See aus einem inländischen Orte in den andern, wenn beide in Postverbindung stehen, ist den Privaten untersagt. Ausnahmsweise ist jedoch auch zwischen Orten, die in Postverbindung stehen, zur See der Transport von Briefen und periodischen Schriften mittelst Privatschiffen, die keine periodischen Fahrten unternehmen, allgemein und unbeschränkt erlaubt. Es ist nämlich den Correspondenten in den inländischen Seehäfen, wenn gleich Staats-Postanstalten aufgestellt sind, ausnahmsweise die Erleichterung zugestanden, dass sie ihre Briefe und Schriften solchen abfahrenden Privatschiffen und Barken ohne eine Einwendung der Postämter mitgeben, und daher solche Privatschiffe den collectiven Transport von Briefen und Schriften besorgen dürfen.

Dagegen darf die Beförderung von Briefen und periodischen Schriften, mittelst Schiffen, welche zwischen zwei oder mehrern durch die Staats-Postanstalt in Verbindung gesetzten Orten periodische Fahrten unternehmen, nur unter Einwirkung der Postämter stattfinden.

Die mit Privatschiffen in inländischen Seehäfen, wo Staats-Postanstalten aufgestellt sind, aus dem In- oder Auslande ankommenden Briefe dürfen von den Ueberbringern (Schiffs-Commandanten und Barkenführern, der Schiffs-mannschaft oder den Reisenden) nicht unmittelbar bestellt, sondern müssen der Amtshandlung der Postanstalt unterzogen werden. Dieselben müssen nämlich zu diesem Be-

hufe, sofern deren sanitätsamtliche Behandlung einzutreten hat, dem Sanitätsamte, sonst aber dem Hafenamte ausgeliefert werden. Sind diese Briefe für den Hafenort selbst bestimmt, so unterliegen sie, obgleich eine Beförderung durch die Postanstalt nicht stattgefunden hat, vor der Zustellung einer Gebührenzahlung an die Postcasse (Seeporto). Sind diese Briefe nicht für den Hafenort, sondern zur Weitersendung in das Innere der Monarchie oder durch die österreichischen Länder nach dem Auslande bestimmt, so unterliegen dieselben der gedachten Gebührenzahlung und deren Weitertransport dem Postzwange.

Auch die Versendung von Briefen nach Orten des Auslandes mit Schiffen, welche periodische Fahrten unternehmen, ist insofern Staatsvorbehalt, dass diese Versendung aus inländischen Seehäfen, wo Staats-Postanstalten bestehen, nur unter Vermittelung der Postanstalt (gegen Entrichtung des Portos) geschehen darf. Hingegen ist die Versendung von Briefen mittelst Privatschiffen, welche keine periodischen Fahrten unternehmen, nach dem Auslande ohne alle Einwirkung der Postanstalt (somit auch ohne Bezahlung eines Seeportos) gestattet.

Der Transport im Umfange eines Ortes selbst aus einem Theile desselben in den andern (Loco-Transport) unterliegt nur bei Briefen der Beschränkung, dass für den Ort, für welchen zu dieser Art des Transportes eine Staats-Postanstalt besteht, Niemandem gestattet ist, eine Anstalt zu diesem Zwecke zu errichten.

Die Bestimmung der Verhältnisse der Eisenbahn-Unternehmungen zum Postregale ist besonders gesetzlichen Anordnungen vorbehalten.

Für jeden dem Staatstransporte vorbehaltenen Brief oder Schriftenpacket, derselbe mag einzeln oder mit einem oder mehreren andern Briefen unter einem gemeinschaftlichen Umschlage im vorschriftwidrigen Transporte betreten werden, wird die Strafe mit einem Gulden bemessen. Ausser der Strafe ist das tarifmässige Porto zu erlegen. Bei vorhandenem Verdacht einer Uebertretung hat jene Behörde, welche in dem Bezirke über Ruhe, Ordnung und Sicherheit zu wachen hat, über mündliches oder schriftliches Ansinnen der Postbediensteten ungesäumt die gehörige Assistenz zu leisten, und die Betretenen summarisch zur

ungesäumten Einzahlung der verwirkten Geldstrafen zu verhalten. Die im vorschriftwidrigen Transporte betretenen Briefe oder periodischen Schriften sind dem nächsten Postamte zur Versendung oder Bestellung zu übergeben.

In Preussen sind dem Postzwange unterworfen und dürfen daher nur durch die Post versendet werden:

1) alle versiegelte, zugenähte oder sonst verschlossene Briefe;

2) alle nach dem Gesetze vom 2. Juni 1852 einer Stempelsteuer unterliegenden Zeitungen und Anzeigebblätter;

3) gemünztes Geld und Papiergeld, ungemünztes Gold und Silber, Juwelen und Pretiosen, ohne Unterschied des Gewichts;

4) alle Packete (nicht blos Gegenstände) bis zum Gewichte von 20 Pfd. preuss. einschliesslich ($= 18 \text{ Pfd. } 24^{3/10} \text{ Loth Zollgew.}$), jedoch mit Ausnahme solcher Sachen, welche die Post reglementsmissig anzunehmen nicht verpflichtet sind.

Als Packete werden angesehen Gegenstände, die mit einer verschlossenen (zugesiegelten, zugenähten oder zugeklebten etc.) Emballage versehen zur Beförderung aufgeführt worden sind. Dasselbe gilt von Gegenständen, welche in Kisten, Koffern, Fässern oder sonst in irgend einem haltbaren äussern Umschlage verpackt zur Versendung gelangen, gleichviel ob dabei eine Versiegelung stattgefunden hat oder nicht. Bücher etc., welche sich in einer verschlossenen oder blos mit Bindfaden umschnürten leichten Umhüllung von Papier befinden, wie solche namentlich im buchhändlerischen Verkehre, bei der Versendung von Büchern etc., hergebracht ist, sind indessen als postzwangspflichtig nicht zu erachten.

Dasselbe gilt vom Zucker, wenn dessen Versendung in nicht verpackten Broden erfolgt, welche sich in ihrer gewöhnlichen, mit Bindfaden umschnürten Hülle von Papier befinden. Auch baumwollene Garne und Flachs, sowie Sensen, deren Versendung in Quantitäten von mehr als 20 Pfund, aber in einzelnen Bunden von postzwangspflichtigem Gewichte erfolgt, unterliegen dem Postzwange nicht, wenn die zur Beförderung gelangenden einzelnen Bunde, ohne dass eine weitere Verpackung stattgefunden hat, nur mit Bindfaden umschnürt oder in Papier eingeschlagen oder nur mit Stroh umwickelt und weder versiegelt, noch zugeklebt oder sonst verschlossen sind.

Die Postzwangspflichtigkeit einer Sendung wird dadurch nicht ausgeschlossen, dass mehrere Packete von postzwangspflichtigem Gewichte unter einer Adresse aufgegeben werden, oder dass mehrere an verschiedene Empfänger oder von verschiedenen Versendern an einen Empfänger bestimmte Packete von postzwangspflichtigem Gewichte in ein Gebind zusammengepackt, oder dem Gegenstande der Sendung andere Gegenstände lediglich zu dem Zwecke beige-packt werden, um für ein Packet das Gewicht von mehr als 20 Pfund zu erreichen.

Die Annahme und Beförderung eines postzwangspflichtigen Gegenstandes darf von der Post, sofern die Vorschriften über Adressirung, Verpackung etc. beobachtet sind, nicht verweigert, insbesondere darf keine postzwangspflichtige inländische Zeitung, so lange überhaupt der Vertrieb der Zeitungen im Wege des Postdebites erfolgt, von demselben ausgeschlossen und eben so wenig darf bei der Normirung der für die Beförderung und Debitirung der verschiedenen inländischen Zeitungen zu erhebenden Provision nach verschiedenen Grundsätzen verfahren werden.

Postzwangspflichtige Gegenstände vom Auslande, welche im Inlande bleiben oder durch das preussische Gebiet transitiren sollen, müssen bei der nächsten inländischen Postanstalt zur Weiterbeförderung mit der Post eingeliefert werden. Jedoch sind Gelder und Packereien, die durch das preussische Gebiet ohne Umladung und auf einer Strecke, die nicht mehr als fünf Meilen beträgt, transitiren sollen, als postzwangspflichtig nicht zu betrachten.

Postzwangspflichtige Gegenstände können durch expresse Boten oder Fuhrleute versandt werden. Doch darf ein solcher Expresser von nur einem Absender abgeschickt sein und Gegenstände für Andere weder mitnehmen noch zurückbringen.

Bei Versendungen und Reisen von Orten, von wo ab, und nach Orten, wohin keine Postbeförderung stattfindet, bleiben die Beschränkungen aus dem Postregale und dem Postzwange bis zur nächsten auf dem Wege nach dem Bestimmungsorte belegenen Postanstalt ausgeschlossen.

Hinsichts der Eisenbahn-Unternehmungen bestehen besondere gesetzliche Vorschriften.

(Fortsetzung folgt.)

Nachrichten.

Oesterreich. Ueber die Anfrage, ob Bestellungen von Separat-Eilfahrten (vergl. S. 90) auch bei jenen Postämtern angenommen werden dürfen, wo keine Aerarialwagen stationirt sind, und welche Gebühren in diesem Falle für den Transport der nöthigen Wagen von dem Ausgangsorte der Separat-Eilfahrt von den Reisenden zu entrichten sind, wurde einer k. k. Postdirection Folgendes bedeutet: Auf welchen Routen Separat-Eilfahrten eingeleitet werden dürfen, ist durch die Verordnung vom 23. Dec. 1854 (Anhang zum Vbl. für die Verwaltungszweige des Handels-Ministeriums v. J. 1856 Nr. 2 S. 40) bestimmt worden. Ist bei einem an einer solchen Route gelegenen Postamte ein ärarischer Wagen nicht vorhanden und will der Reisende nicht so lange warten, bis gelegentlich ein Wagen bei demselben anlangt, oder ist auf das letztere wegen des Abganges regelmässiger Fahrten mit unbedingter Aufnahme auf der betreffenden Route überhaupt nicht zu rechnen, so hat das Postamt die Zusendung eines Aerarialwagens von dem zunächst gelegenen, mit Wagen versehenen Postamte, jedoch nur in dem Falle zu verlangen, wenn der Reisende sich zur Entrichtung der von dem Abgangsorte des Wagens entfallenden Separat-Eilfahrtsgebühren herablässt. In diesem Falle wird die Separat-Eilfahrt als von diesem letztern Orte ausgehend betrachtet, und es hat daher das Postamt, welches den Wagen absendet, den Stundenpass auszufertigen und die Gebühr bis zu dem Endpunkte der Fahrt einzustellen und zu verrechnen, zu welchem Ende demselben diese Gebühren gleich bei der Bestellung des Wagens von dem aufnehmenden Postamte zuzusenden sind. — Sollte der Transport des leeren Wagens ganz oder zum Theile auf der Eisenbahn stattfinden, so ist derselbe Vorgang zu beobachten; nur ist für jene Strecken, auf welcher die Beförderung mittelst Bahn erfolgt, nicht die Separat-Eilfahrtsgebühr, sondern jene Gebühr in Aufrechnung zu bringen und im Stundenpasse gesondert ersichtlich zu machen, welche die Postanstalt für diese Beförderung an die Bahnverwaltung zu vergüten hat.

Finanzielle Ergebnisse aus dem Betriebe der österreichischen Staatspostanstalt im Jahre 1855. (Vgl. Bd. I. S. 68 ff., Bd. II. S. 66 u. Bd. III. S. 59 ff.) Das Postgefälle lieferte nach den Mittheil. in der „Austria“ i. J. 1855 an Einnahmen 10,720,824 fl., an Ausgaben 9,012,535 fl., mithin an Reinertrag 1,708,286 fl. Während der vorhergehenden letzten vier Jahre war die Geldgebahrung der Post wie folgt:

	1851 (erstes Jahr nach der Reform.)	1852	1853	1854
	fl.	fl.	fl.	fl.
Einnahme	8,422,215	9,092,483	9,208,062	9,997,277
Ausgabe	8,274,993	8,444,378	8,125,926	8,436,337
Reinertrag	147,222	648,105	1,082,136	1,560,940

Diese Zahlen geben zu erkennen, wie die erspriesslichen Wirkungen der Postreform mit jedem Jahre entschiedener hervortreten, so zwar dass innerhalb eines Lustrums, trotz oder vielmehr eben in Folge der ermässigten Tarife, der reine Gefällsüberschuss sich mehr als verzehnfachte. An der Gesamt-Einnahme und Ausgabe im Jahre 1855 theiligten sich die einzelnen Kronländer in folgender Weise:

	Einnahmen. fl.	Ausgaben. fl.
Niederösterreich	2,146,728	1,573,040
Oberösterreich	254,319	222,879
Salzburg	123,095	141,719
Steiermark	360,996	261,050
Kärnten	133,311	144,562
Krain	193,177	363,216
Böhmen	1,497,048	1,023,257
Mähren	489,191	305,055
Schlesien	103,556	95,957
Galizien mit Krakau	1,114,393	1,271,606
Bukowina	150,517	71,687
Tirol und Vorarlberg	361,606	379,759
Küstenland	588,175	377,568
Dalmatien	56,901	48,474
Lombardie	730,312	417,748
Venedig	585,316	497,878
Ungarn	1,161,957	964,708
Kroatien und Slavonien	196,894	290,887
Wojwodina und Temes. Banat	237,013	313,329
Siebenbürgen	236,314	278,157

Wenn man bloß die finanziellen Ergebnisse von 1854 und 1855 in Vergleich zieht, so stellt sich für letzteres Jahr der reine Ueberschuss um 447,346 fl. höher, als im Jahre 1854, indem die Gefälls-Einnahmen um 723,544 fl., dagegen die Ausgaben nur um 576,198 fl. gestiegen sind. Ueberhaupt ist das letztjährige Ertragsresultat um so mehr ein günstiges zu nennen, als die Vermehrung der Ausgaben wesentlich nur durch die höheren Ritt- und Vorspannsgebühren, in Folge der herrschenden Theuerung des Pferdefutters, veranlasst war. Es betrugen nämlich für 1855 die Rittgelder im Ganzen mehr um 371,664 fl. (3,812,000 gegen 3,440,339 fl.), und die Vorspannsgebühren mehr um 78,445 fl. (398,680 gegen 320,235 fl.). Ausserdem erklärt sich der Mehraufwand durch Vergrößerung des Personalstandes, wie auch durch die mit dem gesteigerten Betriebe nothwendig zusammenhängende Vermehrung der Beförderungsmittel und Unkosten. — Bei den verschiedenen Einnahmen zeigen auch im Jahre 1855 vorzüglich das Brief- und Fahrpostporto eine Erhöhung. Die nächste Ursache davon ist die stetige Zunahme des Verkehrs in Briefen und Frachtgütern; bezüglich der Fahrpost hat auch die Eröffnung neuer, und die Vermehrung schon bestehender Course in den südöstlichen Kronländern mit zu dem günstigen Erfolge des Jahres 1855 beigetragen. Höhere Ertragsziffern zeigte auch die Rubrik für Porto von Civilbehörden, dann jene von Zeitungsgeldern; erstere hauptsächlich in Folge des lebhaften Verkehrs zwischen der Nationalbank und ihren Filialen, letztere vermöge des häufigeren Begehrs nach ausländischen Journalen. Einen wesentlichen Rückgang dagegen finden wir auch diesmal bloß bei den Eisenbahn-Passagiergebühren; indem durch Eröffnung der Semmeringbahn die Nothwendigkeit entfiel, sich bei der Postanstalt die Beförderung zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag zu sichern. Der bei den Staffettengebühren anscheinend eingetretene Ausfall kommt daher, dass in der Ertragssumme von 1854 Rückstände aus frühern Jahren eingerechnet waren, während in 1855 nur die thatsächliche Jahres-Einnahme angesetzt ist. Zur besseren Uebersicht stellen wir nachfolgend die wesentlichsten Einnahmeposten für beide Jahre vergleichsweise zusammen:

	1855.	1854.	Im Jahre 1855	
	fl.	fl.	mehr fl.	weniger. fl.
Briefporto	5,148,497	4,745,048	403,449	—
Transitporto	51,558	51,075	483	—
Fahrpostporto	2,922,783	2,427,574	495,209	—
Fahrpost - Passagier- gebühren	1,654,250	1,654,984	—	734
Eisenbahn-Passagier- gebühren	140,721	204,987	—	94,266
Porto v. Civilbehörden	51,946	24,971	26,975	—
Gebühren f. Versend. der Zeitungen ¹⁾	295,205	276,143	19,062	—
Fach- u. Bestellungs- gebühren	103,471	93,903	9,568	—
Staffettengebühren	29,540	128,406	—	98,866

Eine besondere Beachtung verdient wiederum das Geldanweisungsgeschäft. Ein Ueberblick der Ergebnisse dieses Geschäftszweiges während der letzten vier Jahre zeigt uns den steigenden Zuspruch, welchen das Publikum dafür bethätigt, in überraschender Weise. Es waren nämlich im J. 1852: einzahlende Parteien 5,864; eingezahlte Beträge 468,309 fl., im J. 1853: einzahlende Parteien 15,759; eingezahlte Beträge 2,188,805 fl., im J. 1854: einzahlende Parteien 14,584; eingezahlte Beträge 4,836,295 fl., im J. 1855: einzahlende Parteien 18,763; eingezahlte Beträge 9,787,629 fl.

Die Summe der im letztverflossenen Jahre bei sämtlichen zur Zeit bestehenden Geldanweisungscassen (88 an der Zahl) angewiesenen Gelder hat also gegen 1854 sich genau verdoppelt, und steht den ersten Jahren unserer Vergleichsperiode mit einem mehr als zwanzigfachen Betrag gegenüber. Solche Resultate müssen um so lebhafter überraschen, als unsere in mancher Hinsicht besondern Verkehrsverhältnisse keinen strengen Vergleich mit Frankreich und England gestatten, wo bekanntlich das Institut der Geldanweisungen in grossartigen Proportionen sich bewegt. Unsere Fahrpostanstalt ist in einer Weise organisirt, dass die Versendung von baarem Gelde dem Publikum weder

1) Für Rechnung auswärtiger Redactionen wurden an Pränumerationsgeldern 188,247 und bezüglich 166,044 fl. eingehoben.

Schwierigkeiten bezüglich der Aufgabe, noch Bedenken über die Sicherheit des Transportes bereitet; und auch der Fahrposttarif ist in seinen Sätzen vergleichsweise so mässig gehalten, dass der Partei durch die Wahl der Geldanweisung statt der Verschickung in Baarem auch keine besondere Ersparniss an Gebühren erwächst. Und trotz alledem gewinnt dieser Geschäftszweig alljährlich einen grössern Umfang, freilich zumeist in jenen Theilen der Monarchie, wo die Fahrpostrouten weniger verzweigt sind, und es daher an einer häufigeren Gelegenheit von Verschickung von baarem Gelde mangelt.

Das Inventarialvermögen der kaiserlichen Postanstalt bezifferte sich zu Ende 1855 ungefähr mit 2,254,600 fl., erscheint sonach gegen die Werthsumme des nächstfrüheren Jahres pr. 2,295,700 fl. um 44,100 fl. weniger, was zunächst durch Ausscheidung mehrerer Gebäude aus dem Vermögensstande dieser Anstalt erfolgte. An Realitäten, die für Zwecke der Post dienen, ist gegenwärtig ein Gesamtwertb von 234,200 fl., an Fahrmitteln ein Werth von 1,072,700 fl. vorhanden.

Preussen. Nr. 45 des Amtsblatts des königl. Post-Departements enthält ein neues Reglement zum Gesetze über das Postwesen vom 3. Juni 1852, wodurch das frühere vom 31. Juli 1852 vom 1. Juni ab aufgehoben wird. Dasselbe enthält wie das frühere drei Abschnitte: I. von der Versendung der Briefe, Gelder und Güter, II. von der Beförderung der Personen auf den ordentlichen Posten, III. von der Extrapost- und Courier-Beförderung. Der Abschnitt I. des neuen obigen Reglements ist darauf berechnet, dass derselbe ausser dem Versendungs-Verkehr innerhalb Preussens auch den mit den andern Postvereins-Staaten umfasst. Dadurch ist für den Versendungs-Verkehr mit der Post im Interesse des Publikums und zur Erleichterung der Postanstalten das Nebeneinanderbestehen zweier Reglements vermieden. Die Abschnitte II. und III. des neuen Reglements vom 27. Mai 1856 enthalten gegen die frühere Fassung keine weitere Neuerung, als eine Aenderung der Paragraphenzahl.

Jemand hatte zwei gleichlautende, gedruckte Circulare unter Kreuzband durch die Post versenden lassen, auf dem einen aber die Ueberschrift; „Herrn Lehrer S.“ hinzugefügt,

um dem Adressaten anzudeuten, dass er das zweite Circular an letztere Person aushändigen möge. Hierin fand die Postbehörde einen Verstoss gegen §. 35 Nr. 4 des Postgesetzes und §. 10 des Postreglements vom 31. Juli 1852. Auf deshalb erhobene Anklage wurde der Beschuldigte jedoch vom Polizeirichter freigesprochen, weil der §. 10 des genannten Reglements ausdrücklich gestatte, dass ein Kreuzbandverschluss mehre Drucksachen enthalte, und weil hierbei nur verboten sei, einzelne Exemplare mit besondern Adress-Umschlägen zu versehen. Der Polizei-Anwalt appellirte, mit der Ausführung, dass in §. 10 des Reglements jeder Zusatz zu einem der Kreuzbandversendung unterworfenen Gegenstande unbedingt verboten sei, und die hier vorliegende Aufschrift als ein sonach unerlaubter Zusatz erscheine. Das Kammergericht trat dem bei und verurtheilte abändernd den Angeklagten zu 5 Thlr. Geldbusse, event. zu 3 Tagen Gefängniss. (V. Z.)

Wie die „Pr. Corr.“ hört, hat die General-Postverwaltung der Vereinigten Staaten die vollkommenste Bereitwilligkeit zu erkennen gegeben, die Beförderung von Drucksachen zwischen Preussen resp. dem deutsch-österreichischen Postverein und der nordamerikanischen Union unter denselben Bedingungen, wie für dergleichen Sendungen, welche zwischen Frankreich und den Vereinigten Staaten über England stattfinden, zu übernehmen, sobald zwischen Preussen und England eine ähnliche Uebereinkunft zu Stande käme, wie sie zwischen Frankreich und England unterm 10. Decbr. vorigen Jahres abgeschlossen worden (s. S. 143). Nach dieser Postconvention können Drucksachen aller Art, Zeitungen, periodische Schriften, geheftete und gebundene Bücher, Musikalien, Kataloge, Circulars und andere gedruckte oder lithographirte Notizen von und nach Frankreich auf französische Rechnung über Grossbritannien und mittelst britischer Postpacketschiffe und Handelsfahrzeuge nach und aus Häfen der Vereinigten Staaten befördert werden, und in Folge dessen hat die General-Postverwaltung der nord-amerikanischen Union auf den Wunsch der französischen Regierung die Anordnung getroffen, dass solche Sendungen hinfort über England, sei es mit britischen oder amerikanischen Packetschiffen, befördert werden, wobei nur Vorausbezahlung des Portos der

Vereinigten Staaten als Bedingung gestellt ist, während für das englische Transitporto und, wenn die überseeische Beförderung mittelst britischer Packetschiffe geschieht, auch für das Seepporto die französische Postverwaltung der englischen gegenüber aufzukommen hat. Dem Vernehmen nach ist es bei dem gegenwärtig zwischen Preussen und England schwebenden Post-Unterhandlungen in Bezug auf die Regulirung des britischen Transit- und Seeportos im Werke, auch jene Angelegenheit, die Versendung von Drucksachen zwischen Preussen und den Vereinigten Staaten betreffend, zu erledigen.

Bekanntlich sind die bis jetzt gebräuchlichen Postfreimarken zu 1, 2 und 3 Sgr. durch schwarzen Druck auf farbigem Grunde hergestellt. Das General-Postamt hat die Absicht, diese Marken, sobald der vorhandene Vorrath geräumt sein wird, nach den schon für die Marken zu $\frac{1}{2}$ Sgr. und zu 4 Pf. angewendeten Verfahren, auf weissem Papier mit farbigem Druck, fertigen zu lassen. Ausserdem soll zu den Marken allgemein ein lockeres, nur wenig geleimtes Papier verwendet werden, in welches Stempel-Abdrücke mit Buchdruckerschwärze leicht und dergestalt eindringen, dass sie von den Marken, ohne das Bild derselben nicht mit zu verletzen, nicht entfernt werden können. Es steht damit die Frage in Verbindung, ob nach Einführung dieser Marken es nicht genügen dürfte, die Entwerthung derselben lediglich durch Ueberdruckung mit dem Brief-Aufgabe-Stempel bewirken zu lassen, so dass der jetzt gebräuchliche Entwerthungsstempel alsdann entbehrlich würde. Die Ober-Postdirectionen sind daher veranlasst worden, sich über die obige Frage gutachtlich zu äussern und dabei ihre Ansicht auch darüber auszusprechen, ob ein einmaliger Abdruck des Brief-Aufgabe-Stempels auf der Marke selbst in vollständiger Weise den doppelten Zweck erfüllen würde, die Marke zu entwerthen und den Abgangsort, sowie den Tag und event. die Stunde der Aufgabe des Briefes zu bezeichnen, oder ob der Brief-Aufgabe-Stempel, ausser auf der Marke selbst, der Deutlichkeit wegen noch auf einer andern leeren Stelle der Adresse abgedruckt werden müsste. (Pr. C.)

Den Ober-Postdirectionen sind unter dem 7. Juni von Seiten des Handels-Ministeriums allgemeine Instructionen,

in Betreff der Einrichtung der neuen Postwagen und der Placirung der Conducteurs auf denselben zugegangen. Nach denselben wird es nicht für angemessen erachtet, die Conducteurs überall auf die offenen Bockplätze zu verweisen. Die Beurtheilung, ob bei einer gewissen Post für den Conducteur ein für alle Mal ein Platz im Innern des Wagens oder ein offener Bockplatz zu bestimmen ist, bleibt den königlichen Ober-Postdirectionen überlassen. Bei Prüfung dieser Frage sollen namentlich auf die klimatischen und auf die Wegeverhältnisse, sowie darauf Rücksicht genommen werden, ob aus localen Gründen die Verweisung des Conducteurs auf einen Aussenplatz besonders wünschenswerth oder gar nothwendig erscheint. — Die Geldladen bei den Wagen werden, wenn diese Wagen zu Posten mit Conducteur-Begleitung benutzt werden, unter dem Conducteursitz im Coupé, wenn die Wagen dagegen zu Posten ohne Conducteur-Begleitung verwendet werden, auf der Decke des Coupé, unmittelbar hinter dem Postillonssitz, angebracht. — Die Seitentheile im Innern der Wagen sollen mit Taschen versehen werden; dagegen fallen die bisher an den Thüren und an den Vorderwänden der Coupés befindlich gewesenen Taschen fort. — Sechssitzige Wagen mit zwei Coupés sollen hauptsächlich für Schnellpostcourse bestimmt werden. (V. Z.)

In Folge der gegenwärtigen Ausdehnung der Landbriefbestellung ist auch die Frage angeregt worden, ob es nicht an der Zeit sein dürfte, die nach §. 54 des Regulativs vom 18. December 1824 (§. 29 des neuen Reglements zum Gesetz über das Postwesen) ursprünglich nur den Communen beigelegte Befugniss, die durch ihren Ort passirenden Posten zur Empfangnahme und Abgabe von gewöhnlichen Briefen, von Kreuzband- und Mustersendungen, sowie von Zeitungen vermittelt eines Taschenwechsels mit der nächstgelegenen Postanstalt zu benutzen, überall da zurückzunehmen, wo jene Befugniss im Laufe der Zeit auch einzelnen Correspondenten eingeräumt worden ist und gegenwärtig noch besteht. Das General-Postamt hat es in Berücksichtigung der bestehenden Verhältnisse nicht für angemessen erachtet, die in Rede stehende Befugniss plötzlich allgemein aufzuheben. Es hat daher angeordnet, diejenigen Correspondenten, welche

die fragliche Befugniss einmal besitzen, solche auch ferner zu belassen und nur in dem Falle zu entziehen, wenn hierzu eine besondere Veranlassung vorliegt. Dagegen soll diese Befugniss von jetzt ab an einzelne Correspondenten nur in ganz ausserordentlichen Fällen ertheilt werden, wozu jedesmal die ausdrückliche Genehmigung des General-Postamts einzuholen ist. (N.-Z.)

Das Postgesetz vom 5. Juni 1852 (vergl. Bd. I. S. 206) gestattet in §. 2 sub. Nr. 2 Privatpersonen die Gründung von Beförderungs-Anstalten: a. für Personen unter den dort angegebenen näheren Bedingungen; b. für Frachtgüter, deren Gewicht 400 Pfund übersteigt. Es kam die Frage zur gerichtlichen Entscheidung, ob ein und dasselbe Unternehmen beide Arten der Beförderung verbinden, also sowol Personen als Frachtgüter über 400 Pfd. durch dieselbe Fahrgelegenheit befördern könne. Die Richter der ersten Instanz verneinten dies, weil jede der beiden Transport-Anstalten für sich betrieben werden müsse. Ein Urtheil des königl. Ober-Tribunals hat die Zulässigkeit der vereinigten Beförderung ausgesprochen, weil die Fassung des oben bezeichneten Gesetzes eine solche Verbindung keineswegs ausschliesse. (Pr. C.)

Mit den zwischen Stettin und Kronstadt (St. Petersburg) fahrenden Postdampfschiffen werden Fahrpost-Sendungen nicht befördert, die Beförderung derartiger Sendungen nach und aus Russland findet vielmehr ausschliesslich auf der Landroute über Tilsit und Tauroggen statt. Wenn nach Russland bestimmte Packete mittelst der gedachten Post-Dampfschiffe befördert werden sollen, so müssen dieselben bei der Post-Dampfschiffs-Expedition in Stettin als Frachtgut aufgegeben, und zu dem Ende an einen Spediteur in Stettin adressirt werden. Bei Uebersendung der Packete an den Spediteur ist dem Letzteren eine specielle Declaration des Inhalts jedes Packets nach Gattung, Stückzahl, Marken, Brutto- und Nettogewicht, sowie der Assecuranzwerth behufs der Versicherung gegen Seegefahr, mitzutheilen. Für den Fall, dass dem Absender der Name eines Spediteurs in Stettin nicht bekannt ist, kann das betreffende Packet auch an die königl. Post-Dampfschiffs-Expedition mit der Ermächtigung adressirt werden, solches einem dortigen Spediteur zur Aufgabe als Frachtgut zu übergeben. Von

verschlossenen Briefen dürfen Sendungen, die als Frachtgut befördert werden, nicht begleitet sein. — Die geringste Fracht, für welche ein Packet vermittelt der Post-Dampfschiffe von Stettin nach St. Petersburg befördert werden kann, beträgt ausser den Nebenkosten 2 Rubel Silber oder $2\frac{1}{8}$ Thlr. preuss. Cour.

Die Ergebnisse der Postverwaltung waren seit 1849 folgende:

	Einnahme. Thlr.	Ausgabe. Thlr.	Proc. der Einnahme.	Ueberschuss. Thlr.
1849	6,756,810	5,944,310	88,0	815,500
1850	7,476,373	6,548,921	87,0	957,452
1851	7,588,137	6,690,971	88,2	897,166
1852	7,895,626	7,207,615	91,3	688,011
1853	7,670,314	6,848,635	89,6	821,679
1854	9,031,032	7,914,532	87,6	1,116,500
1855	8,218,328	7,252,990	88,2	965,338
1856	9,140,384	7,906,719	86,5	1,233,665

Für die Jahre 1855 und 1856 sind die Zahlen des Etats angegeben.

Vor der Postreform wurde die jährliche Einnahme aus dem Postmonopole auf eine Million angegeben. Die Herabsetzung des Briefportos hat in den ersten Jahren eine Verminderung dieses Reingewinnes herbeigeführt, jedoch ist diese Verminderung, wie die vorstehenden Zahlen zeigen, vorzugsweise eine Folge der vermehrten Verwaltungs-Ausgaben, welche die Reform der Postverwaltung unter dem gegenwärtigen Handelsminister in Anspruch nahm. Aber die Verwaltungsreform hat sich auf die Dauer als sehr erspriesslich erwiesen, indem durch rasche Steigerung der Brutto-Einnahmen das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen von Jahr zu Jahr günstiger gestellt wurde. Gegenwärtig ist der frühere Reingewinn schon um $\frac{1}{4}$ überschritten, und wenn man den Reingewinn aus der Zeitungs- und Gesetzsammlungsverwaltung, der früher ebenfalls zum Reingewinn des Postmonopols zählte, hinzunimmt, so stellt sich der etatsmässige Ueberschuss für 1856 auf 1,424,005 Thlr., also fast die Hälfte höher als in den Jahren vor der Postreform.

Die Sonntagsfeier wird in strengster Weise von den Behörden gehandhabt. Die Gesuche, welche an das

Handelsministerium gemacht wurden, um eine Aenderung der Bestimmung, nach welcher während der Zeit des Gottesdienstes am Sonntage eine Briefausgabe nicht stattfinden soll, herbeizuführen, sind sämmtlich zurückgewiesen worden. Man hat in dieser Strenge eine Härte und eine Benachtheiligung des Handelsstandes erblicken wollen. Wie der Sonntagsfeier bei dem Postverkehr Rechnung getragen wird, so geschieht es auch bei der Benutzung der Eisenbahnen. Es fallen des Sonntags auf den Staatsbahnen alle Züge fort, die entbehrt werden können, wohin namentlich die Extrazüge, welche dem Vergnügen dienen, zu rechnen sind.

Das Postreglement vom 31. Juli 1852 bestimmt in seinem zehnten Paragraphen: „Journale, Zeitungen, periodische Werke, Broschüren, durch den Druck, durch Lithographie oder Metallographie vervielfältigte Musikalien, Kataloge, Prospecte, Preis-Courante, Lotterie-Gewinnlisten, Ankündigungen und sonstige Anzeigen müssen, wenn der Absender auf das für die Versendung solcher Gegenstände zugestandene ermässigte Porto Anspruch macht, broschirt oder uneingebunden unter Streif- oder Kreuzband eingeliefert werden.“ Hiernach ist zwar die Versendung von gedruckten „Ankündigungen und sonstigen Anzeigen“ unter Streif- oder Kreuzband gestattet, aus den übrigen in jenem Paragraphen aufgeführten Kategorien ergibt sich aber, wie bereits durch eine Entscheidung des Ober-Tribunals vom 11. Mai 1855 constatirt ist, „dass hier nur solche Ankündigungen und Anzeigen gemeint sind, welche, wenn sie auch an eine bestimmte Person adressirt zur Post gegeben werden, doch ihrem Inhalt nach eben so wie die namentlich im §. 40 erwähnten Musikalien, Kataloge, Prospecte, Preis-Courante und Lotterie-Gewinnlisten ein allgemeines Interesse haben, also nicht bloss für einen ganz beschränkten und speciellen Kreis von Personen bestimmt und lediglich für diese von Interesse sind.“ Das Ober-Tribunal hatte daher auch mittelst dieser Entscheidung das Erkenntniss bestätigt, welches damals von Seiten des königlichen Appellations-Gerichts in einem Fall ergangen war, wo über eine Concurs-Angelegenheit eine metallographirte, an zwei Kaufleute adressirte Mittheilung unter Kreuzband zur Post gegeben, und dafür nur das ermässigte Porto für

Kreuzbandsendungen bezahlt worden. Die von dem Aufgeber dieser Mittheilung gegen das Erkenntniss des Appellations-Gerichts eingelegte Nichtigkeits-Beschwerde wurde zurückgewiesen und der Implorant blieb zu der Strafe des §. 34, Nr. 4 des Gesetzes über das Postwesen vom 5. Juni 1852 verurtheilt, „weil er Gegenstände unter Kreuzband zur Versendung mit der Post eingeliefert, welche überhaupt unter Kreuzband gar nicht versandt werden dürfen.“ In letzterer Zeit ist nun, wie die Pr. C. hört, wieder ein ähnlicher Contraventions-Fall gegen das Post-Gesetz vorgekommen, und die Behörde hat deshalb gegen den Absender des in Frage stehenden Streifbandes ebenfalls die Untersuchung einleiten lassen. Auch in dem jetzt vorliegenden Falle wurde von Seiten der Post-Behörde die Versendung unter Streifband deshalb für nicht zulässig befunden, weil die versandte Mittheilung kein allgemeines Interesse hatte, sondern nur für bestimmte Personen von Interesse war; sie betraf nämlich, dem Vernehmen nach, die Anzeige von der Absendung eines Collo in Folge einer Waarenbestellung. — Hierauf Bezug habend, enthält das Amtsblatt des königlichen Postdepartements folgende neue Verfügung des Ministers für Handel etc. vom 9. August dieses Jahres: „Das auf Grund des Gesetzes für das Postwesen vom 5. Juni 1852 §. 50 erlassene Reglement vom 27. Mai 1856 gestattet in §. 15 die Versendung von gedruckten Ankündigungen und Anzeigen unter Streif- oder Kreuzband. Aus den übrigen in §. 15 genannten Kategorien ergibt sich jedoch, dass hier nur solche Ankündigungen und Anzeigen gemeint sind, welche, wenn sie auch an eine bestimmte Person adressirt zur Post gegeben werden, doch, ihrem Inhalte nach, eben so wie die in §. 15 speciell angeführten Musikalien, Kataloge, Prospective, Preis-Courante und Lotterie-Gewinnlisten ein allgemeines Interesse haben, also nicht für eine bestimmte Person oder für eine beschränkte Anzahl von Personen von Interesse sind. Es sind demnach gedruckte Anzeigen über die an eine bestimmte Person erfolgte Absendung von Waaren, Bestellungen von Büchern und anderen Gegenständen, Einladungen zu Familienfesten und andere dergleichen gedruckte Mittheilungen zur Versendung unter Streif- oder Kreuzband nicht geeignet. — Diese bereits durch Entscheidung des königlichen Ober-Tribunals

als richtig anerkannte Auslegung des §. 15 des gedachten Reglements wird hiermit zur öffentlichen Kenntniss gebracht.“

Nach dem Inhalte des Rechenschaftsberichts über die Verwaltung des Sterbecassenvereins für die preussischen Postbeamten für das Jahr 1855 hat sich die Zahl der Versicherungen von 846 auf 833, mithin um 17 erhöht, und die Versicherungs-Summe ist von 176,400 Thlr. auf 182,100 Thlr., mithin um 5700 Thlr. gestiegen. An Versicherungs-Beträgen sind pro 1855 4400 Thlr. gezahlt worden. Das Vereins-Vermögen ist von 54,400 Thlr. auf 55,800 Thlr. gestiegen. Die Verwaltungskosten betrugen 254 Thlr. 20 Sgr.

Sachsen. Postverkehr bei sämtlichen Postanstalten des königl. sächsischen Postverkehrs im Jahre 1855. (Vergl. Bd. I. S. 73 u. 306, und Bd. II. S. 344.) I. Angekommene Postsendungen a. simple Briefe, Kreuzbände, Musterbriefe 8,542,396 Stück (gegen 1854 mehr 422,190 Stck.); b. recommandirte Briefe 157,647 St. (gegen 1854 mehr 46,678 Stck.); c. Fahrpostsendungen ohne Werthsangabe 1,378,692 Stck. (gegen 1854 mehr 94,939 Stck.); d. Geld- und Werthsendungen 1,003,675 Stck. (gegen 1854 mehr 93,488 Stck.); Summe der eingegangenen Postsendungen 11,082,410 Stck. (gegen 1854 mehr 627,295 Stck.). II. Declarirter Werth der angekommenen Geld- etc. Sendungen: a. in Silber: 14,545,716 Thlr., b. in Gold 3,991,994 Thlr., c. in Papiergeld 98,616,490 Thlr., d. in Staatspapieren, Documenten, Pretiosen etc. 20,522,098 Thlr.; Gesamtwert der eingegangenen Werthsendungen 137,675,998 Thlr. (gegen 1854 mehr 18,836,584 Thlr.). III. Zahl der eingeschriebenen Personen: 422,660 (gegen 1854 mehr 20,479).

In Leipzig erfolgt seit dem 1. August die Bestellung der Gelder getrennt von der Correspondenz mittelst besonderer Geldbriefträger. Die Austragungen der Correspondenz erfolgen täglich fünf Mal, die der Geldbriefe vier Mal.

Württemberg. Der „Staatsanzeiger“ enthält eine Verordnung des Finanzdepartements vom 4. Juli, wonach in Folge einer Verständigung mit der grossherzoglich badischen und der fürstlich Thurn- und Taxisschen Postverwaltung beim gegenseitigen Postverkehr zwischen Württem-

berg, Baden und dem fürstlich Thurn- und Taxisschen Postbezirk das Gewichtsmaximum für Fahrpostsendungen zwischen den an Eisenbahnen gelegenen Poststellen auf 200 Pfund für das einzelne Collo erhöht worden ist und die betreffenden Poststellen gehalten sind, Fahrpoststücke bis zu diesem Gewichte vom 15. Juli d. J. an nach solchen Postorten zur Beförderung anzunehmen.

Hannover. Ueber den Umfang der Correspondenz in den bedeutendsten Städten des Landes im abgelaufenen Rechnungsjahre liegen die nachfolgenden Notizen vor.

Durch die Briefträger wurden bestellt:

in	Briefe		Fahrpostsendungen	
	18 ⁵² / ₅₃ Stück.	18 ⁵⁵ / ₅₆ Stück.	18 ⁵² / ₅₃ Stück.	18 ⁵⁵ / ₅₆ Stück.
Celle	134,099	129,566	19,000	24,774
Emden	86,673	109,757	20,251	18,035
Goslar	60,285	65,523	9,807	14,548
Hameln	53,306	53,390	8,100	10,862
Hannover	763,798	987,813	123,120	199,379
Harburg	113,586	162,110	10,225	18,427
Hildesheim	136,000	142,418	18,356	23,683
Leer	75,493	88,630	9,616	14,136
Lüneburg	102,649	106,508	16,148	24,556
Münden	32,511	31,420	5,328	8,066
Nienburg	41,527	39,752	6,594	8,949
Osnabrück	141,700	174,369	24,727	35,706
Osterode	41,490	41,493	7,785	9,531
Stade	60,637	67,484	11,756	17,133
Aurich	—	59,700	—	14,650
Einbeck	—	36,022	—	9,297
Göttingen	—	141,417	—	29,387
Uelzen	—	56,740	—	10,468

Hinsichtlich dieser vier Städte liegen die Notizen aus früheren Jahren noch nicht vor.

Hierbei darf man übrigens nicht ausser Acht lassen, dass die obigen Zahlen einen ganz sichern Maassstab für den Umfang der Correspondenz nicht gewähren können, weil die Briefe etc. nicht mitgezählt sind, welche von einzelnen Correspondenten aus dem Bureau abgeholt werden.

Die Zahl der Abholenden ist in den verschiedenen Städten sehr verschieden.

Mecklenburg-Schwerin. Seit dem 4. Juli ist die Frankirung der Sendungen, welche der Taxirung nach dem Briefporto-Tarife unterliegen, neben der Erlegung des Portos in baarem Gelde auch durch Freimarken resp. Franko-Couverts zugelassen. Bei Fahrpostsendungen ist die Verwendung von Freimarken und Franko-Couverts dagegen nicht gestattet, und werden derartige Sendungen, bei denen Freimarken und Franko-Couverts verwandt sein sollten, als unfrankirte behandelt. Die zum Frankiren bestimmten Marken bestehen zur Zeit zu den Werthbeträgen von $\frac{1}{4}$, 3 und 5 Schillingen Courant und zwar von $\frac{1}{4}$ Schillingen auf weissem Papier mit rothem Drucke,
 „ 3 „ „ „ „ „ gelbem „
 „ 5 „ „ „ „ „ „ blauem „

Die $\frac{1}{4}$ Schilling-Marken enthalten in jedem, den Betrag von $\frac{1}{4}$ Schilling darstellenden Theile den gekrönten mecklenburgschen Büffelkopf, wogegen die Marken zu 3 und 5 Schillingen den letzteren in einem ebenfalls gekrönten Wappenschild führen. Ausserdem ist auf jeder Marke in den vier Ecken der betreffende Werthbetrag in Zahlen angegeben und enthält jede Marke links das Wort: „Mecklenb.“, oben das Wort: „Freimarke“, rechts das Wort: „Schwerin“ und unten das Wort: „Schilling“ resp. „Schillinge“ in lateinischer Schrift. Die $\frac{1}{4}$ Schilling-Marke kann sowol einzeln (zu $\frac{1}{4}$ Schill.), als auch nach Maassgabe der betreffenden Portosätze zusammen zu $\frac{1}{2}$, zu $\frac{3}{4}$, zu 1 Schill., zu $1\frac{1}{4}$ Schill. etc. verwandt werden, so dass z. B. zur Darstellung des Portosatzes von $1\frac{1}{2}$ Schill. sechs vereinigt bleibende Marken zu verwenden sind.

Franko-Couverts sind zum Werthe von 1, $1\frac{1}{2}$, 3 und 5 Schillingen in grossen und kleinen Formaten vorhanden. Dieselben tragen in der oberen Ecke links einen farbigen Stempel-Abdruck mit dem gekrönten mecklenburgschen Büffelskopfe in dem ebenfalls gekrönten Wappenschild. Letzteres ist mit der Umschrift: „Grossh. Mecklenb. Schwerin“ in lateinischer Schrift und mit einem verzierten Rande umgeben, in welchem der betreffende Werthbetrag unten in Zahlen und oben in Buchstaben ausgedrückt ist. Die

Stempel zu den Couverts sind oval. Die Farbe ist bei den Stempeln zu 1 Schilling roth, zu $1\frac{1}{2}$ Schilling grün, zu 3 Schillingen gelb, zu 5 Schillingen blau. Die Couverts sind auf der Adressseite in der oberen Ecke links und auf der Siegelseite rechts mit zwei parallel laufenden Linien versehen, welche in Diamantschrift fortlaufend die Worte: „Post-Couvert Ein (resp. $1\frac{1}{2}$, 3 und 5) Schilling“ enthalten.

Für die Freimarken und Franko-Couverts darf von keiner Postanstalt mehr als der entsprechende Werthbetrag erhoben werden.

Oldenburg. Durch die Posten im Herzogthume wurden im Jahre 1854, mit Ausschluss der transitirenden Postsendungen befördert:

	Stück.
Privatpriefe: a. nach Orten im Inlande versandt	329,227
b. abgegangen nach Bremen	62,667
c. „ „ dem Auslande	204,864
d. angekommen von Bremen	407,533
e. „ „ dem Auslande	232,584
Officialbriefe: überhaupt abgegangen	424,695
angekommen von Bremen und dem Auslande	8,844

	Stück	mit	Thlr.
Geldsendungen: ad a.	27,366		2,064,914
ad b.	7,407		1,552,436
ad c.	46,578		1,693,195
ad d.	2,538		1,323,465
ad e.	18,044		1,240,678

	Stück	von	Pfund.
Packereien: ad a.	36,696		204,779
ad b.	3,363		24,852
ad c.	48,639		434,474
ad d.	6,439		57,902
ad e.	29,487		260,138

Betrag der im Jahre 1854 durch Oldenburg beförderten Fahrpostsendungen hannoverscher Postanstalten: 5,533,745 Thlr. und 277,436 Pfd. Das dafür erhobene Transitporto betrug 6170 Thlr. 49 Sgr. 2 Pf.

Durch die Posten des Herzogthums wurden befördert: 39,272 Personen auf $477,136\frac{1}{4}$ Meilen. Das Personengeld hat betragen: 34,644 Thlr. 49 Gr. (Vergl. S. 411.)

Thurn- und Taxisscher Postverwaltungs-Bezirk. Die fürstlich Thurn- und Taxissche General-Postdirection hat unterm 11. Mai, 26. und 28. Juni d. J. zur öffentlichen Kenntniss gebracht:

1) dass derzeit an Packereien (jedoch nicht auf Briefen) nach Belgien sowie nach Grossbritannien und Irland bei Beförderung über Belgien Vorschüsse nach den für den innern Postvereinsverkehr geltenden Bestimmungen nachgenommen werden können;

2) dass Briefe nach Grossbritannien auf dem Wege durch Preussen und Belgien (über Ostende) zwar recommandirt abgesendet werden können, dass jedoch die hierbei für Rechnung der grossbritannischen Postverwaltung zu vergütende Gebühr von 5 Sgr. oder 18 Kr. nur den Anspruch auf Verabfolgung einer Abschrift der Registratur gewährt, mit der jeder nach dem Vereinigten Königreiche adressirte recommandirte Brief Seitens der britischen Postanstalten in das dazu bestimmte Buch eingetragen wird, sofern dieses Verlangen innerhalb eines Jahres vom Tage der Absendung des betreffenden Briefs gestellt wird, während die grossbritannische Postverwaltung eine Entschädigung für ihr überlieferte und demnächst abhanden gekommene recommandirte Briefe nicht leistet;

3) dass im Fahrpostverkehr mit der Schweiz verschlossene Adress- (Fracht-) Briefe bezüglich des schweizerischen Portos der gewöhnlichen Briefftaxe unterliegen.

Frankreich. Nach dem im Moniteur vom 16. Juli enthaltenen Decret über die neue Bestimmung des Portos für Drucksachen aller Art wird jedes politische Blatt in Frankreich 4 Centimes Porto bei einem Gewicht von 40 Grammen und darunter kosten. Nicht politische Zeitungen zahlen pro 20 Grammen und darunter 2 Centimes; für jede 10 Grammen mehr 1 Centime. Kataloge, Prospective, Circulaire zahlen 1 Centime für 5 Grammen und darunter. In Packeten über 50 Grammen (an eine Adresse) bis 100 Grammen 10 Cent.; dasselbe gilt von Proben, die ebenso wie Drucksachen aller Art, im Fall ihr Transport in Packeten geschieht, so eingepackt (ohne Siegel) sein müssen, dass eine Controle leicht möglich. Auch für lithographirte Todes-, Geburts- und Heirathsanzeigen ist ein besonderer Tarif festgesetzt, der aber voraussetzt, dass die

Enveloppen nicht versiegelt sind; Gleiches gilt bei der Versendung von Visitenkarten. (Im gesetzgebenden Körper war der Graf Montalembert bei der Discussion des Gesetzesvorschlags über das Porto auf Journale etc. der darin enthaltenen Bestimmung, wornach dasselbe nicht mehr im Verhältnisse der Grösse und der Zahl der Bogen, sondern nach dem Gewichte erhoben werden sollte, mit ziemlicher Heftigkeit entgegen getreten, da er in dem höhern Tarif für die politischen periodischen Schriften einen Hemmschuh und eine Beschränkung der politischen Literatur erblickte, deren nach seiner Ueberzeugung die Regierung nicht bedürfe. Auch mehre andere Mitglieder der Kammer erhoben allerlei Einwendungen, was jedoch die Annahme des Gesetzentwurfs in allen seinen einzelnen Bestimmungen nicht hinderte.)

Grossbritannien. In einer der letzten Sitzungen des Unterhauses wurde ein Vertrag der britischen Regierung genehmigt, den sie zum Zwecke einer regelmässigen Verbindung des Vorgebirges der guten Hoffnung mit den übrigen östlichen Colonien Englands abgeschlossen hatte. Diesem Vertrage gemäss wird monatlich ein Dampfer von der Capstadt über Mauritius, Point de Galle und Madras nach Calcutta gehen, um dort mit den Fahrten der britisch-indisch-australischen Ueberlandpost (s. S. 195) und den Dampfern der Peninsular and Oriental Company in Verbindung zu treten. Die Reise von und nach der Capstadt wird 36 Tage erfordern, der ganze Postcours zwischen dieser Stadt und Calcutta aber 72 Tage hin und 69 Tage zurück. Dieser Cours wird die Capcolonie in monatlich einmalige Verbindung mit Mauritius, Indien, China und Australien setzen, da alle Posten der Peninsular and Oriental Company, sowie der neuen britisch-indischen Australialpost in Point de Galle, an der Südwestküste der Insel Ceylon, ihren gemeinschaftlichen Mittelpunkt haben. Die Insel Mauritius erhält dadurch eine monatlich zweimalige Verbindung mit England, eine über die Capstadt, die andere über Point de Galle, welche letztere Route zugleich die regelmässige Post nach und von Madras, Calcutta, Australien und allen übrigen östlichen Häfen herstellt. Ebenso erhalten alle britischen Colonien jenseit des Cap dadurch eine monatliche einmalige Postverbindung untereinander, und alle eine zwei-, manche eine dreimalige mit England.

In Bezug hierauf macht das General-Postamt zu London unterm 30. August bekannt, dass die neue Dampferlinie nach dem Cap und Calcutta am 5. Septbr. werde eröffnet werden, und dass am 5. jeden Monats ein Dampfer für dieselbe abfahren soll. Alle Briefe nach dem Cap, Natal, St. Helena und Ascension werden mit dieser Linie, die nach Mauritius, Ceylon und Indien aber in der Regel auch fernerhin über Suez abgehen.

In einer neulichen Oberhaussitzung erklärte der General-Postmeister, Herzog von Argyll, dass eine Revision aller Postämter stattfinde, in Folge deren bei den bedeutendsten eine Erhöhung des Gehaltes wegen der ungemainen Vermehrung der Correspondenz eingetreten sei; ferner seien die durch längern Dienst erprobten Postmeister ermächtigt worden, alle unter ihnen stehende Beamte selbst zu ernennen.

Schweiz. Die eidgenössische Staatsrechnung pro 1855, wie sie dem Bundesrath von seinem Finanzdepartement vorgelegt worden ist, weist eine Einnahme von den Posten von 7,713,587 Fr. 34 R. und eine Ausgabe von demselben Betrage nach. Von den Ausgaben fallen auf die Postverwaltung 6,504,869 Fr. 48 R., für die Vergütung an die Kantone 1,208,717 Fr. 83 R. Im eidgenössischen Budget für 1856, welches von der Bundesversammlung jüngst festgestellt wurde, sind die Roh-Einnahmen von der Postverwaltung mit 8,057,000 Fr., die Ausgaben für die Postverwaltung mit 6,564,500 Fr., für die Vergütung an die Staatscasse auf Rechnung des an die Kantone bezahlten Betrags für das Postmaterial mit 8,939 Fr., für die Vergütung des Reinertrags des Postwesens an die Kantone mit 1,486,561 Fr., mithin zusammen mit 8,057,000 Fr. angenommen. Für das Post- und Bau-Departement sind 407,200 Fr. ausgesetzt. — Interessant sind folgende Angaben: Die Posten warfen an Roh-Ertrag 1849 ab: 5,005,062 Fr.; die Zunahme dauerte ununterbrochen fort bis auf 7,425,794 Fr. im Jahre 1854. Dasselbe gilt von den Verwaltungskosten der Post, welche in jenen 6 Jahren von 3,932,446 Fr. auf 5,876,796 Fr. wuchsen. Die Postüberschüsse, welche als Vergütung an die Kantone gezahlt werden, beliefen sich 1849 auf 1,072,945 Fr. und 1854 auf 1,548,997 Fr. — Zu Ende des Jahres 1855 zählte die Schweiz 479 Postbureaux,

1834 Postablagen und 3035 Postbeamte und Postangestellte. Die Zahl der beförderten Briefe betrug 21,863,844, diejenige der beförderten Reisenden 814,681. Zeitungen wurden durch die Post befördert 13,271,398 Exemplare. Der Briefverkehr hat sich in folgender Weise vermehrt:

Im Jahre	zahlbare Briefe Stück.	portofreie Briefe Stück.
1850	13,667,008	1,439,109
1851	14,874,546	1,489,127
1852	16,001,520	1,571,976
1853	17,454,014	1,815,893
1854	18,686,370	1,823,619
1855	19,636,912	1,926,932

Spanien. Die Frankirung der Briefe mittelst Postmarken, welche bisher in Spanien nur facultativ, aber doch schon so allgemein geworden war, dass nach Angabe des betreffenden Ministeriums bereits $\frac{4}{5}$ sämtlicher Briefe frankirt wurden, ist nunmehr durch Decret vom 15. Februar 1856 obligatorisch geworden. An den bisherigen Portosätzen wird dadurch nichts geändert; rücksichtlich des Postmarkendebits ist aber angeordnet, dass die Administratoren, welche dieselben im Grossen absetzen, 4 Proc. Provision geniessen sollen, die Händler hingegen, welche dieselben an das Publikum verkaufen, 2 Proc. in Madrid, 3 Proc. in den Provinzial-Hauptstädten, 4 Proc. in den Kreisstädten und 5 Proc. an anderen Orten. Der Verkauf findet statt in allen Salz- und Tabacksläden (beide Artikel sind bekanntlich Staats-Monopol), wie auch in den Post-Expeditionen selbst, und kann ausserdem jeder beliebigen Person übertragen werden. Privatleute, welche für ihren eigenen Gebrauch mehr als einen Bogen auf einmal kaufen, geniessen denselben Rabatt, wenn sie in dem Provinzial-Bureau kaufen. — Zeitungen, welche pr. Arroba (1 Arroba = 25 Pfd. = 32 Zollpfd.) 30 Realen zahlen, sollen in Zukunft gestempelt werden, und circuliren dann mit dem Stempel frei auf jeder beliebigen Postroute. Das Abstempeln geschieht gratis, insofern nicht über 1000 Nummern auf die Arroba gehen, im andern Falle muss für jedes Tausend 4 Rs. gezahlt werden. Sonstige Drucksachen zahlen nach wie vor 40 Realen pr. Arroba, welche aber in Postmarken und nicht in baar zu entrichten sind. —

Diese Verfügung tritt in Kraft für das spanische Festland incl. der Balearen und canarischen Inseln vom 1. Juli 1856, für die Colonien vom 1. Januar 1857 an.

Dänemark. Der früher gehegte Zweifel, ob nicht die bedeutende Herabsetzung des Briefportos durch das ganze Land auf 4 Schilling dänisch (4 Schilling Hamb. Banco) einen zu grossen Ausfall der Staatscasse veranlassen werde, schwindet mit jedem Vierteljahre, weil sich die Zahl der Briefe regelmässig mehrt. Im Juli-Quartal 1854 ergab der Briefwechsel mit dem Auslande 415,491, dagegen 1855: 480,612 Stck.; die inländischen Privatbriefe in demselben Vierteljahre 1854 beliefen sich auf 1,888,907, im Jahre 1855 aber auf 1,999,151; die respective Zahl der amtlichen Briefe war in beiden Jahren 195,369 und 203,260 Stück.

In dem vom Finanzminister dem Reichsrathe vorgelegten provisorischen Normalbudget für die Finanzperiode 1856—1858 wird der Ueberschuss des Postwesens mit 243,000 Thlrn. aufgeführt.

Kürzlich vorgekommene Fälle, wo auf Grund noch in Kraft bestehender Verordnungen, Coupons von Staatspapieren, welche undeclarirt in Briefen versandt wurden, auf den dänischen Postämtern confiscirt worden sind, machen es rathsam, das Publikum auf die fraglichen Postvorschriften aufmerksam zu machen. Die bezüglichen Verfügungen lauten: Circular vom 18. März 1837: „Wenn Zinscoupons zur Versendung mit den Frachtposten eingeliefert werden, ohne das die dazu gehörigen Coupons mitfolgen, sollen diese Coupons als Bankzettel taxirt werden.“ — Patent vom 17. Juni 1853: „Münze, Bankzettel oder andere auf den Inhaber lautende Valuta — — können nur als Frachtpostsachen versandt werden.“ — Die Strafe, welche die Contravenienten trifft, wird durch ein noch nicht aufgehobenes Placat vom 16. Juni 1809 dahin bestimmt: „Im Fall Bankzettel — — und Obligationen, die auf Inhaber gestellt sind, von solchen Orten, wo Frachtposten aufgestellt sind, mit den Briefposten versandt werden, soll der Belang oder Werth des Versandten confiscirt werden und dem Angeber anheim fallen.“

Russland. Das Ober-Postamt des Königreichs Polen hat in Folge höherer Anordnung vom 1. (13.) Decbr. 1855

verschiedene Aenderungen der Postcourse einzuführen beschlossen, welche die Beschleunigung der von auswärts durch Warschau nach Petersburg gehenden Correspondenzen und den schnelleren Anschluss der Posten überhaupt bezweckt. Ueberhaupt sehen die den gegenwärtigen Anforderungen nicht entsprechenden postalischen Zustände unter dem Regimente des neuen Statthalters Fürsten Gortschakoff einer Reform entgegen.

Das Postdepartement des Kaiserreichs hat bekannt gemacht, dass Se. Majestät der Kaiser durch allerhöchste Ordre vom 24. Januar zu befehlen geruht hätten, wie künftighin Personen, welche auf fremde Journale und Zeitungen abonniren wollten, solche Abonnements nur auf den respectiven Postämtern ihres Wohnorts machen dürften, nicht aber, wie es bisher vorgekommen, bei den auswärtigen Zeitungsexpeditionen. Die Postämter seien deshalb dahin instruiert, fernerhin keine Journale oder Zeitungen unter Verschluss zu befördern.

Vereinigte Staaten von Nord-Amerika. In Nord-Amerika beträgt zwar das Briefporto durch die ganze Union nur einen halben Penny mehr, als in den viel kleineren England (3 Cents = $4\frac{1}{2}$ Pence = $4\frac{1}{4}$ Sgr.); da dort jedoch noch, wie in Preussen und in fast ganz Deutschland, die Einrichtung des Briefträger-Bestellgeldes besteht, das in manchen ländlichen Ortschaften mehr beträgt, als das Porto selbst, so hat der Briefverkehr in Amerika bisher noch lange nicht die Ausdehnung des englischen erhalten. Man hat berechnet, dass in den ländlichen Districten Englands, in welchen nur kleine Städte liegen, jährlich eine Million Briefe auf 73,000 Einwohner kommt, während man in Amerika dieselbe Anzahl Briefe auf 300,000 Einwohner berechnet. Nur ausnahmsweise wird in England noch ein Briefträger-Bestellgeld von $\frac{1}{2}$ Penny (5 Spf.) erhoben, z. B. bei Stadtpostbriefen und in Orten, die in grosser Entfernung vom Postamte liegen. Die Zahl der Orte, in welchem dort kein Bestellgeld mehr gezahlt wird, war im Jahre 1855 auf 1967 gewachsen und wird fort-dauernd vermehrt. In London allein wurden im Jahre 1855 über 105 Millionen Briefe von der Post ausgegeben; New-York, mit einem Drittel der Londoner Bevölkerung, empfing im Jahre 1855 nur 4,091,650 Briefe, also den achten Theil

der Zahl, die es, nach Verhältniss der Bevölkerung Londons, hätte empfangen sollen. Der Unionsregierung ist eine neue Veranlassung zu Streitigkeiten wegen der Durchgangsstrasse auf dem Isthmus von Panama geboten. Die Regierung von Neu-Granada hat den Befehl erlassen, dass die Postpackete bei Ankunft der Dampfer in Aspinwall und Panama ihren Postmeistern zur Beförderung über die Landenge überliefert werden sollen, damit diese eine Abgabe davon erheben. Die Vereinigte-Staaten-Regierung hat bereits ihre Absicht erklärt, der Auferlegung einer solchen Steuer sich bis zum Aeussersten zu widersetzen, weil dieselbe der zwischen beiden Staaten abgeschlossenen Verträgen direct entgegen ist. Der nord-amerikanische Agent für die Beförderung der Vereinigten Staaten-Post in Panama und der Befehlshaber der Corvette S. Mary's im dortigen Hafen haben Befehl erhalten, jeden Versuch, sich in den Besitz der Postpackete zu setzen oder eine Steuer zu erheben, Widerstand zu leisten.

Eine Bill, betreffend eine neue Dampferlinie zwischen New-York, Plymouth und Hamburg, hatte das Postcomité des jetzt versammelten ausserordentlichen Congresses passirt, und war von allen Seiten günstig aufgenommen worden.

Canada. Der Bericht des General-Postmeisters von Canada an den General-Gouverneur für das mit dem 31. März 1855 endende Verwaltungsjahr giebt Zeugniß von den ausserordentlichen Fortschritten, die der Postverkehr in jener Provinz während der letzten Zeit gemacht hat. In dem erwähnten Jahre wurden 131 neue Postämter eröffnet, die mit den schon bestehenden 1166 und nach Abzug von vier eingegangenen die Zahl dieser Anstalten auf 1293 bringen. Die Postwege waren um 1165 englische Meilen gewachsen, die jährlich von den Postkutschen zurückgelegte Strecke um 543,945 Meilen, wodurch die Gesamt-Meilenzahl der Beförderung sich auf 4,559,761 stellte. Schon im Jahre 1851 hatte man das bisherige Portosystem sehr progressiver Raten abgeschafft und einen gleichförmigen Satz von drei Pence canadischer Münze (2 Sgr.) für die halbe Unze angenommen. In dem am 5. April 1854 schliessenden Jahre betrug die Zahl der mit der Post beförderten Briefe 2,132,000. Die Herabsetzung

des Portos machte sich sogleich fühlbar: im Jahre 1852 belief sich die Zahl der Briefe auf 3,729,752 oder 75 Proc. mehr als im vorigen, im Jahre 1853 auf 4,258,592, 1854 auf 5,144,200 und 1855 auf 6,066,692. Der Bericht spricht die Erwartung aus, es werde sich aus den Specificationen für das Jahr 1855—56 zeigen, dass etwa 7 Millionen Briefe durch die canadischen Posten gegangen sind. Die Einkünfte des Postamtes betrugen in diesem Jahre 140,747 Pfd. Sterling, von welchen 16,449 Pfund Sterling an die englische Post-Dampfschiffsverwaltung zu entrichten waren und im Saldo von 2,256 Pfund Sterling in den Händen der Postmeister verblieb, so dass die Netto-Revenuen sich auf 92,041 Pfund Sterling beschränkten, während die Ausgaben die Summe von 121,962 Pfund Sterling erreichten. Es geht hieraus hervor, dass Canada der Einführung eines niedrigen Portosatzes noch einige Opfer bringen muss, die jedoch ohne Zweifel durch die rasche Zunahme der Correspondenz, von der diese Maassregel begleitet ist, schon in der nächsten Zukunft ausgeglichen werden.

Vorschriften über die Bedingungen zum Eintritt in den Staatspostdienst und die bezüglichlichen Staatsprüfungen, sowie Stellung und Gehalt der Postbeamten in Oesterreich.

I. Eleven-, Officials- und Administrativ-Prüfung.

Lebensalter und Körperbeschaffenheit. Jeder Candidat für den Staatspostdienst muss das 18. Lebensjahr zurückgelegt haben und eine gesunde Körperbeschaffenheit nachweisen.

Schulstudien. Der Bewerber hat das Absolutorium über die an einem inländischen Ober-Gymnasium oder einer Ober-Realschule mit gutem Erfolge zurückgelegten obligaten Lehrgegenstände beizubringen. Diesen Lehr-Anstalten werden gleichgehalten: die Militair-Academie in Wiener-Neustadt, die Ingenieur-Academie in Wien, die Handels- und nautische Academie in Triest und das k. k. Marine-Collegium in Triest.

Sprachkenntnisse. Der Candidat hat die grammaticalische Kenntniss seiner Muttersprache und der Geschäftssprache des Postamtes, bei welchem er zunächst die Aufnahme ansucht, durch ein legales Zeugniss nachzuweisen. Wenn er ausserdem auch noch die Kenntnisse anderer Sprachen, insbesondere der italienischen oder französischen, nachweist, so giebt ihm dies vor gleichen Bewerbern den Vorzug. — Wenn der Bewerber nicht unmittelbar aus der Schule in die Amtscandidatur tritt, so hat er über seine Beschäftigung während dieser Zeit und über sein Wohlverhalten sich glaubwürdig auszuweisen.

Aufnahme als Post-Aspirant. Zweck und Dauer der Verwendung. Die Aufnahme findet mittelst Aufnahmebescheides (nicht durch Ausfertigung von Decreten) in der Eigenschaft als Post-Aspirant und zwar nur au-

Probe und in der Regel nur auf die Dauer eines Jahres statt. Dieses Aspiranten-Jahr, welches nicht als Staatsdienstzeit zählt, hat zum Zwecke, die Ueberzeugung zu erlangen, ob der Candidat die erforderlichen Eigenschaften und auch den innern Beruf besitze, sich zu einem vollkommen tauglichen Postbeamten heranzubilden; zeigt sich das Gegentheil, so kann der Aspirant auch schon vor Ablauf des Probejahres von seiner Dienstesverwendung entfernt werden, so wie es auch jedem Aspiranten freisteht, ohne Angabe des Beweggrundes auszutreten, in welchem Falle er seinen Austritt schriftlich anzuzeigen hat. Die Postdirectionen haben allmonatlich eine Nachweisung über die aufgenommenen Post-Aspiranten zur betreffenden Abtheilung der General-Direction der Communicationen einzuliefern.

Eleven-Prüfung. Hat der Post-Aspirant während des Probejahres genügende Beweise seiner Befähigung im Allgemeinen geliefert und ein solches Verhalten an den Tag gelegt, welches wahrhafte Neigung zu dem gewählten Beruf erkennen lässt, so ist derselbe behufs der Aufnahme als Post-Eleve (früher Amts-Practicant) der Eleven-Prüfung (s. unten) zu unterziehen, um deren Vornahme er einzuschreiten hat.

Wirkung der Eleven-Prüfung. Nach Maassgabe des Ergebnisses der Prüfung wird der Post-Aspirant im ungünstigen Falle als unbrauchbar mittelst einer schriftlichen Weisung jeder fernerer Verwendung enthoben, im günstigen Falle aber erfolgt seine Aufnahme als Post-Eleve nach Maass der erledigten Plätze durch ein besonderes Ernennungsdecret, und es ist der Post-Aspirant verpflichtet, bis zur Einreihung in die Zahl der systemisirten Post-Eleven sich fortan im Postdienste zu verwenden.

Caution der Post-Eleven. Der Post-Eleve hat, obwol er, die Anrechnung der Elevendienstzeit in die gesamte Staatsdienstzeit ausgenommen, nicht in die Reihe der wirklichen Postbeamten gehört, vor Ablegung des Staatsdienst-Eides eine Caution von 300 fl. C.-M. zu erlegen (auf deren Nothwendigkeit schon die Individuen, welche sich zur Aufnahme als Postaspiranten melden, aufmerksam gemacht werden sollen), weil nach Maassgabe seiner Verwendbarkeit der Fall eintreten kann, dass er zur Besorgung

verantwortlicher Geschäfte oder zu Dienstessubstitutionen berufen wird.

Adjutum der Post-Eleven. Der Post-Eleve, dessen Dienstleistung in der Regel nur als Vorbereitung für eine wirkliche Anstellung im Postfache zu betrachten ist, erhält keine Besoldung; jedoch wird demselben zur Erleichterung seiner Subsistenz ein Adjutum von jährlich 200 fl. C.-M. angewiesen, welches auf den Betrag von jährlich 300 fl. erhöht wird, wenn er zur Substitution eines Postbeamten oder Postmeisters berufen wird, und zwar für die Dauer einer solchen Verwendung. Wenn ein Post-Eleve auf Kosten des Postmeisters zur Administration eines Postamtes abgeordnet wird, so hat der Eleve sowol die systemmässige Zulage (jährlicher 400 fl.), als auch das Adjutum (jährlicher 200 fl.) für die Dauer seiner diesfälligen Bestellung aus den Mitteln des Postmeisters zu beziehen.

Verwendung der Post-Eleven und Vergütung im Falle der Uebersetzung. Der Postbehörde bleibt es vorbehalten, die Post-Eleven nach ihrem Ermessen bei diesem oder jenem Postamte oder nach Umständen auch bei einer Postdirection zu verwenden, wobei im Falle der Uebersetzung ein Meilengeld von 4 fl. geleistet wird.

Officials-Prüfung. Zur Erlangung einer wirklichen Anstellung im Postfache hat der Post-Eleve nach einer mindestens einjährigen und längstens dreijährigen Elevenzeit die practische Officials-Prüfung (s. unten) abzulegen, um deren Vornahme er einzuschreiten hat. Hat der Post-Eleve bei der Officials-Prüfung über seine vollkommene Befähigung zum wirklichen Postbeamten keine hinreichenden Beweise gegeben, so wird demselben ein weiterer Vorbereitungstermin von höchstens einem Jahre gestattet, nach dessen Ablauf er einer neuerlichen Prüfung zu unterziehen und, wenn er auch bei dieser nicht gut besteht, aus dem Staatspostdienste zu entfernen ist.

Wirkung der gut bestandenen Officials-Prüfung. Hat der Post-Eleve die Officials-Prüfung gut bestanden, so erlangt er dadurch das Recht, sich um Verleihung einer statutsmässigen Post-Officialsstelle oder, insofern er die juridisch-politischen Studien absolvirt hat, auch um eine Concepts-Adjunctenstelle bei der General-Direction der Communicationen zu bewerben. Im letzteren Falle muss

die Nachweisung über die zurückgelegten juridisch-politischen Studien durch die Zeugnisse über die abgelegte theoretische Staatsprüfung beigebracht werden. Die Anstellung erfolgt nach Maassgabe der vorkommenden Erledigungen mit Rücksicht auf Fähigkeit und Verwendung des Bewerbers während der Elevationzeit, welche sodann als Staatsdienstzeit eingerechnet wird. Behufs der weiteren Beförderung im Manipulationsfache zu Controlors-, Cassiers- und Postamtsvorstehers-Posten bedarf es keiner neuerlichen Prüfung. Bei Besetzung dieser in der Regel im Concurswege zu vergebenden Stellen hat weniger die Dauer als die Art der Dienstleistung, die erprobte Geschäftstüchtigkeit, die thatsächlich bewährte Leitungsgabe, sowie überhaupt die Tadellosigkeit des Bewerbers im Amte und dessen moralisches und äusseres Verhalten im Verkehre mit dem Publikum zu entscheiden.

Administrativ-Prüfung. Hält sich ein Postbeamter (Official oder Accessist) für befähigt und fühlt er den innern Beruf dazu, auch im administrativen Postfache mit gutem Erfolge wirken und in diesem Zweige erspriessliche Dienste leisten zu können, so steht es ihm frei, zu diesem Behufe um die Zulassung zur höheren Administrativ-Prüfung (s. unten) einzuschreiten, wobei er eine durch allseitige Brauchbarkeit, besonderen Diensteifer und tadelfreies Verhalten ausgezeichnete, mindestens dreijährige Dienstzeit nachzuweisen hat, welcher eine gleichartige Dienstleistung von derselben Dauer in der Eigenschaft als Concepts-Adjunct der Generaldirection für die Communicationen gleichgehalten wird. Die Administrativ-Prüfung wird vorgeschrieben zur Erlangung von Concipisten-, Secretairs- und Rathsstellen bei der Abtheilung der General-Direction der Communicationen für das Postwesen, für die Stelle des Directors, des Adjuncten des Cours-Bureaus, sowie von Secretairs-, Adjuncten- und Directionsstellen bei den Postdirectionen. — Wenn der Prüfungscandidat bei der Administrativ-Prüfung nicht besteht, so wird demselben zur bessern Vorbereitung und Ergänzung des ungenügenden Wissens ein weiterer Termin von mindestens einem und höchstens zwei Jahren ertheilt; wenn er aber auch bei der wiederholten Prüfung nicht entspricht, so ist er als ungeeignet für den Administrativdienst von der Competenz für Administrativ-

stellen auszuschliessen, wodurch jedoch seine Beförderung im Manipulationsfache nicht behindert wird. Durch den günstigen Ausfall der Administrativ-Prüfung erlangt der Postbeamte die Competenzfähigkeit für Administrativposten.

II. Postexpeditoren.

In Betreff der Aufnahme und Prüfung der Postexpeditoren wird auch auf eine bessere Schulbildung und vorzugsweise darauf gesehen, ob der Candidat durch den in der Postmanipulation enthaltenen practischen Unterricht, welcher mindestens drei und höchstens sechs Monate zu dauern hat, sich so viele Kenntnisse erworben habe, dass ihm die selbstständige Besorgung eines einfachen Postamtes mit Beruhigung überlassen werden kann.

Postexpeditoren, welche sich durch Befähigung, strenge Ordnung und Pünktlichkeit im Dienste, sowie durch ein anständiges und gefälliges Benehmen gegen das Publicum auszeichnen, wird ausnahmsweise die Begünstigung zugestanden, dass sie den Post-Eleven gleichgehalten werden, wenn sie ausser der deutschen noch einer anderen in Oesterreich gangbaren Sprache mächtig sind (worauf zunächst die Prüfung zu richten ist), die Cautionsfähigkeit nachweisen und das 30. Lebensjahr noch nicht überschritten haben. Postexpeditoren, welche diese Bedingungen nachweisen, dürfen nach einer mindestens dreijährigen Expeditions-Dienstzeit zur Officials-Prüfung mit Nachsicht der ihnen allenfalls mangelnden Studien zugelassen werden. Wenn ein Postexpeditor bei der Officials-Prüfung nicht gut besteht, wird ihm deren Wiederholung nicht gestattet. Bei dem günstigen Ausfalle der Officials-Prüfung erlangt der Postexpeditor das Recht, sich um eine systemmässige Postofficialsstelle zu bewerben, und es wird in vorkommenden Erledigungsfällen auf einen solchen Candidaten mit Rücksicht auf die Ansprüche und im Verhältnisse zur Zahl der concurrirenden Post-Eleven thunlichst Bedacht genommen werden. Die Staatsdienstzeit ist in einem solchen Falle vom Tage der Beeidigung als Postofficial zu berechnen.

Zur Administrativ-Prüfung werden die aus der Classe der Postexpeditoren hervorgegangenen Postofficiale nur in

dem Falle zugelassen, wenn sie die für den Eintritt in den Staatspostdienst vorgeschriebene Studien nachweisen.

Postexpeditoren von niederer Befähigung, aber sonst guter Verwendung haben Anspruch auf Aushülfconducteursstellen, wenn sie eine fünfjährige zufriedenstellende, ununterbrochene Dienstzeit im Postfache nachweisen, dann ausser der deutschen noch einer anderen in Oesterreich gangbaren Sprache mächtig und cautionsfähig sind.

III. Gegenstände und Formen der Prüfungen.

Einschreiten wegen Zulassung zu den Prüfungen. Um die Zulassung zur Eleven- und Officials-Prüfung hat der Candidat bei derjenigen Postdirection, in deren Bezirke er in Verwendung steht, um die Zulassung zur Administrativ-Prüfung aber im Wege seiner vorgesetzten Behörde bei der General-Direction der Communicationen mittelst eines besonderen Gesuches einzuschreiten und die vorgeschriebenen Bedingungen nachzuweisen.

Würdigung und Erledigung des Einschreitens. Die betreffende Behörde hat das Gesuch zu prüfen, bei allfälligen Zweifeln die näheren Erhebungen zu pflegen, und bei erkannter Zulässigkeit den Bewerber mittelst Bescheides von der ertheilten Bewilligung unter Angabe des Tages, an welchem die Prüfung vorgenommen wird, in Kenntniss zu setzen und gleichzeitig die Prüfungs-Commission zu verständigen.

Sitz der Prüfungs-Commissionen. Die Prüfungs-Commissionen für die Eleven- und Officials-Prüfungen werden in dem Amtssitze der Postdirection eines jeden Kronlandes, jene für die Administrativ-Prüfung in Wien als dem Amtssitze der General-Direction der Communicationen aufgestellt.

Zusammensetzung der Commission. Die Commission für die Eleven- und Officials-Prüfung besteht: aus dem jeweiligen Postdirector oder dessen Adjuncten als Vorsitzendem und Leiter der Prüfung, aus dem Manipulationsvorstande oder einem höheren Beamten des Local-Postamtes im Sitze der Postdirection und aus einem lehrbefugten Sprachkundigen bezüglich derjenigen Sprache, deren Kenntniss der Prüfungscandidat zu besitzen angiebt.

Die Commission für die Administrativprüfung besteht: aus dem General-Postdirector als Vorsitzendem und Prüfungsleiter oder dessen Stellvertreter, aus einem Mitgliede der Abtheilung für den Eisenbahnbetrieb, aus einem Mitgliede der Abtheilung für das Postwesen, aus einem Mitgliede der Telegraphen-Abtheilung, aus dem Vorstande der Rechnungs-Abtheilung der General-Direction für die Communicationen und aus dem Rechtsconsulenten.

Gegenstände der Eleven-Prüfung. Die Eleven-Prüfung, welche mündlich und schriftlich ist, hat zum Zwecke, die theoretischen Schul- und Sprachkenntnisse, letztere durch mündliche Conversation und einen schriftlichen Aufsatz, dann insbesondere den Umfang seines geographischen Wissens und seiner Rechnungsfertigkeit in Anwendung auf das practische Bedürfniss zu erproben, sowie den Grad seiner Capacität überhaupt und seiner Conceptsfähigkeit insbesondere durch schriftliche Aufsätze zu ermitteln.

Gegenstände der Officials-Prüfung. Die Officials-Prüfung, welche blos mündlich vorzunehmen ist, hat alle Zweige des Manipulations-, Casse- und Rechnungsdienstes zu umfassen und sie bezweckt, die Ueberzeugung zu erlangen, ob der Post-Eleve oder Postexpeditor sich die erforderlichen practischen Kenntnisse in den genannten Fächern angeeignet, deren Zusammenhang und Ineinandergreifen aufgefasst, ob er den Sinn und Zweck aller auf die Manipulation Bezug nehmenden Vorschriften zu beurtheilen und richtig anzuwenden gelernt habe und überhaupt im Stande sei, in jeder Abtheilung der Manipulation selbstständig und mit der erforderlichen Fertigkeit arbeiten zu können. Auch muss der Candidat darthun, dass er sich vom Wagen- und Strassenbau, wie von der Pferdekraft jene Elementarkenntnisse erworben habe, welche für den practischen Postdienst unerlässlich sind.

Gegenstände der Administrativ-Prüfung. Die Administrativ-Prüfung, welche mündlich wie schriftlich ist, hat zum Gegenstande:

- a) die wesentlichsten, bei der Postanstalt geltenden Verwaltungs- und Rechtsgrundsätze;
- b) die Special-Vorschriften für die einzelnen Postadministrationszweige;

- c) die Verwaltungsnormen rücksichtlich der anderen Communicationsmittel (Eisenbahnen und Telegraphen) und ihren Zusammenhang mit der Postadministration;
- d) das Verhältniss der Staatspost zu den Privateisenbahngesellschaften;
- e) die Berührungspunkte der Postadministration mit der Finanzverwaltung;
- f) die allgemeinen Umrisse der Reichsverfassung, der politischen und Rechtsverwaltung im österreichischen Staate und national-ökonomische Fragen mit Bezug auf das Post- und Transportwesen, endlich
- g) eine grössere schriftliche Ausarbeitung, welche in aktenmässiger Darstellung und motivirter Entscheidung über practische Fälle, z. B. complicirter Ersatzforderungen an die Postverwaltung, Post-Privilegial-Ansprüche u. dergl. bestehen soll.

Bei dieser Prüfung kommt es hauptsächlich darauf an, zu erfahren, ob der Candidat eine höhere Anschauung von seinem Fache, genügende Kenntnisse von dem Zusammenhange mit den verwandten Administrationszweigen und überhaupt jenen Ueberblick der inneren Verhältnisse des österreichischen Staates sich erworben hat, der für jeden gebildeten Staatsbeamten unerlässlich und Zeuge ist von reifem Urtheile und Selbststudium.

Aufnahme der Prüfungs-Protocolle. Bei jeder Prüfung ist ein Protocoll aufzunehmen, in welchem die gestellten Fragen und die Art der Beantwortung jeder einzelnen Frage ersichtlich zu machen sind; dem Protocolle ist bei der Eleven- und Administrativ-Prüfung die unter stetem Beisein eines Commissions-Mitgliedes anzufertigende schriftliche Ausarbeitung beizuschliessen; am Schlusse des Protocolles hat die Commission ihr von sämmtlichen Mitgliedern zu unterfertigendes Gutachten über den zu ertheilenden Calcül „gut“ oder „vorzüglich befähigt“ oder über die Zurückweisung des Candidaten, über dessen Ausschliessung von der Wiederholung der Prüfung, oder über die Ertheilung eines weiteren Vorbereitungstermins beizusetzen. Der Beschluss der Prüfungscommission wird mit Stimmenmehrheit gefasst.

Ausfertigung für den Prüfungs-Candidaten
über das Ergebniss der Prüfung. Hinterlegung

der Protocolle. Ueber die mit gutem Erfolge bestandene Prüfung wird dem Candidaten von dem Postdirector und beziehungsweise von dem General-Postdirector ein amtliches Zeugniß ertheilt, in welchem das Ergebniss der Prüfung durch den Calcül gute oder vorzügliche Fähigkeiten auszudrücken ist. Bei dem ungünstigen Ausfalle der Prüfung ist dem Geprüften statt des Zeugnisses ein Erlass auszufertigen, in welchem ihm in Uebereinstimmung mit dem Gutachten der Commission die Enthebung vom Postdienste, oder Ausschliessung von der Wiederholung der Prüfung oder der weitere Vorbereitungstermin bekannt gegeben wird. Die Prüfungsprotocolle sind dort, wo die Prüfung abgehalten wurde, in den Akten aufzuwahren.

Sämmtliche Prüfungen sind unentgeltlich, und es werden die Postbeamten als Zuhörer zugelassen.

Für das Personale jener Postdirectionscassen, für welche ein eigenes Cassepersonale bestellt ist, sowie für alle administrativen Rechnungsbeamten des Ministeriums, ist als Erforderniss zur Erlangung einer dauernden Anstellung überdem die Nachweisung der mit gutem Erfolge abgelegten Prüfung aus der Staatsrechnungs-Wissenschaft (Verrechnungskunde) vorgeschrieben.

IV. Stellung und Gehalt der Postbeamten

a) in allen Kronländern der österreichischen Monarchie, mit Ausnahme des lombardisch-venetianischen Königreichs.

Die Postdirectoren haben alle gleichen Rang, stehen in der siebenten Diätenklasse und haben ausser einem Gehalte von 2000, 1800 oder 1500 fl., wo es nur möglich ist, freie Amtswohnung oder in Ermangelung einer solchen das bestimmte Quartiergeld von 300, 240 oder 200 fl.

Die Adjuncten stehen ebenfalls in gleichem Range und in der achten Diätenklasse mit einem Gehalte von 1400 oder 1200 fl., in Wien ausserdem freie Amtswohnung oder 240 fl. Quartiergeld.

Die untereinander in gleichem Range stehenden (Postdirections-) Secrétaire sind in die neunte Diätenklasse eingereiht und haben einen Gehalt von 900 und 800 fl.,

in Wien ausserdem Naturalwohnung oder 240 fl. Quartiergeld.

Der Postamtsverwalter in Wien (mit 1600 fl. Gehalt und resp. 240 fl. Quartiergeld) steht in der achten, alle übrigen Postamts-Verwalter (mit 1400, 1200, 1000 und 900 fl. Gehalt) in der neunten Diätenklasse. Die Postamts-Verwalter ausserhalb des Sitzes einer Postdirection, die bei solchen Aemtern exponirten und in solcher Eigenschaft den Amtsverwaltern gleichkommenden, dann die bei den Postexpeditionen an den Eisenbahnen exponirten Officiäle geniessen freie Wohnung oder Quartiergeld. Letzteres kommt auch sämmtlichen Beamten der Postdirection in Wien zu, insofern nicht der eine oder der andere eine Wohnung im Amtsgebäude erhalten kann.

Bei jenen Postdirectionen, wo keine eigenen Cassirer angestellt sind, ist das Cassengeschäft von einem Controllor zu besorgen, welcher sich aber auch mit anderen Amtsverrichtungen zu befassen hat. Der Postamts-Verwalter hat die Cassageschäfte überall selbst zu besorgen, wo sie von solcher Art sind, dass sie ohne Nachtheil des Dienstes von ihm besorgt werden können. Der Casse-Verwalter in Wien (mit 1400 fl. Gehalt und 240 fl. Quartiergeld) steht in der achten, alle Postcassiere und Controllore in der neunten Diätenklasse. Die letzteren beziehen 1200 fl. und 1000 fl. Gehalt, in Wien 1400, 1200 und 1000 fl. Gehalt und je 200 fl. Quartiergeld.

An die Stelle der früher bestandenen Kategorien der controllirenden und manipulirenden Officiäle und der Assistenten trat die Kategorie der Postamts-Officiäle. Die (600) Officiäle sämmtlicher Kronländer, mit Ausschluss des lombard.-venetian. Königreichs, bilden unter sich einen Concretalstatus mit den fünf Gehaltsclassen (zu je 120 Officiälen) von 800, 700, 600, 500 und 400 fl. Die Vorrückung in die höhere Gehaltsklasse findet graduell nach dem ältern Officialsrange statt, den Fall ausgenommen, dass sich ein Official durch schlechtes dienstliches oder ausserdienstliches Benehmen der Vorrückung in den höhern Gehalt unwürdig gemacht hätte. Die Officiäle der drei obersten Gehaltsclassen sind in die zehnte, die Officiäle der zwei letzten Gehaltsclassen in die eilfte Diätenklasse gereiht.

Die Post-Eleven haben unter sich keinen Rang und

stehen in der zwölften Diätenclasse. Sie erhalten bei ihrer Verwendung im eigentlichen Amtsorte das Adjutum von 200 fl., wenn sie einem andern Amte zur Substituierung eines Beamten zugewiesen werden, das Adjutum von 300 fl. jährlich.

Die Postamts-Verwalter, Casse-Verwalter, Cassiere und Controllore haben Cautionen im Besoldungsbetrage zu erlegen, die Cautionen der Officialen sind gleichmässig auf 600 fl. für jeden festgesetzt. Die Eleven haben die Cautiön von 300 fl. zu leisten.

b) im lombardisch-venetianischen Königreiche.

Der Ober-Postdirector zu Verona mit dem Titel und Charakter eines Sectionsraths steht in der sechsten Diätenclasse und bezieht einen Gehalt von 2500 fl. und eine Naturalwohnung oder 400 fl. Quartiergeld.

Die zwei Adjuncte stehen in der achten Diätenclasse und beziehen 1600 und 1400 fl. Gehalt.

Der *Segretario* mit einem Gehalte von 1000 fl., der *Economo* mit 1200 fl. und der *Cassiere* mit 1200 fl. Gehalt stehen in der neunten Diätenclasse, ebenso die Controllore mit Gehalten von 1200—800 fl.

Die Postamts-Verwalter (*Direttori*) zu Mailand und Venedig haben einen Gehalt von 1500 fl. und stehen in der achten Diätenclasse, die übrigen stehen in der neunten Diätenclasse und beziehen 1200—800 fl. Gehalt. Ausserdem wird sämmtlichen Postamts-Verwaltern die Naturalwohnung oder 120 fl. Quartiergeld gewährt.

Der Concretalstatus für das subalterne Postamts-Personale bestand im Jahre 1853 aus 87 Officialen (je dreimal 22 mit 800, 700 und 600 fl. Gehalt, in der zehnten Diätenclasse, und 21 mit 500 fl. in der elften Diätenclasse), 38 Accessisten mit 400 fl. Gehalt, 34 Eleven mit 200 fl. Adjutum (beide in der 12. Diätenclasse) und 17 Aspiranten.

Die zu leistende Cautiön beträgt 900 fl. bei den Officialen, 400 fl. bei den Accessisten, und 300 fl. bei den Eleven.

Die Briefsammlungen und der Posttaschendienst im Königreiche Hannover.

Für alle, von durchgehenden Posten berührte oder mit einer Eisenbahn-Haltestelle versehene Ortschaften ohne Postbureau soll es allgemein stattnehmig sein, dass die in selbigen und für dieselben vorkommenden Briefe und kleinen Packete in Posttaschen durch die Schirrmeister, Eisenbahn-Postconducteurs oder Postillons befördert werden. Es ist deshalb die nachstehende Bekanntmachung von dem königlichen Finanz-Ministerio erlassen:

Bekanntmachung.

Um den Postverkehr der von durchgehenden Posten berührten Ortschaften, in denen sich keine Postanstalten befinden, zu erleichtern, soll fortan gestattet sein, die Posten für Sendungen von und nach den bezeichneten Orten unter den nachstehenden Bedingungen zu benutzen.

§. 1. Ausser Briefen und Zeitungen können auch Packereien und Gelder von und nach jenen Orten mittelst der durchgehenden Posten versendet werden, Packereien und Gelder jedoch nur in so weit, als der Raum des Beförderungsbehältnisses (der Posttasche, §. 6) es gestattet.

§. 2. Das Porto für Postsendungen von und nach den bezeichneten Orten beträgt

a) bei Gegenständen, welche nicht weiter, als bis zum nächsten Postorte, beziehungsweise vom nächsten Postorte ab, mittelst der Posten befördert werden:

für den einfachen Brief 6 Pfennige,

für einen schwereren Brief oder ein Paket, ohne Rücksicht auf Werthangabe 4 Gutengroschen;

b) für Gegenstände, welche über den nächsten Postort hinausbestimmt sind oder weiter herkommen, ist überhaupt nur das taxmässige Porto von diesem Postorte ab oder bis an selbigen zu entrichten.

§. 3. Für diejenigen Gegenstände, welche nicht weiter als von den nächsten Postanstalten her, beziehungsweise nach denselben hin, mittelst der Posten befördert

werden, wird von der Postverwaltung eine Garantie durchaus nicht geleistet.

Für weiterherkommende und weiterhingehende Gegenstände leistet sie nur bis dahin und beziehungsweise von da an Gewähr, dass dieselben von der letzten Postanstalt wieder abgegeben, beziehungsweise bei der ersten Postanstalt angekommen sind.

Demzufolge werden die bei der letzten Postanstalt von weiterher eingegangenen Werthgegenstände erst dann mit der durchgehenden Post befördert, wenn über deren Empfang im Voraus auf dem erhaltenen Abforderungsscheine quittirt ist, und erhalten die Absender von weiterhingehenden Werthgegenständen einen Aufgabeschein erst nach deren Ankunft bei dem nächsten Postbureau.

Wie sonach die Beförderung der Werthgegenstände zwischen dem, von der durchgehenden Post berührten Orte und der nächsten Postanstalt, hin und her, lediglich auf Gefahr des Absenders, beziehungsweise des Empfängers erfolgt, so werden namentlich auch die Handlungen oder Unterlassungen der Briefsammler von der Postverwaltung nicht vertreten.

§. 4. Die Gemeinden, von deren Eingessenen die fragliche Benutzung der Posten gewünscht wird, haben auf ihre Kosten einen Briefsammler zu bestellen, welcher die mit den Posten abzuschickenden und angekommenen Gegenstände annimmt, beziehungsweise den Adressaten zustellt. Ueber die dafür zu gebende Vergütung haben sich die Gemeinden mit dem Briefsammler zu verständigen.

§. 5. Der Briefsammler hat die Verpflichtung, an der Poststrasse die durchgehenden Posten zu erwarten, um die Posttasche, in welcher die Briefe und sonstigen Gegenstände zu befördern sind, von dem Postillon oder Schirrmeister zu empfangen und sie an dieselben abzugeben, so dass diese weder abzustiegen brauchen, noch sonst die Posten aufgehalten werden.

§. 6. Die mit dem Ortsnamen zu bezeichnende verschliessbare Posttasche, imgleichen ein vor dem Hause des Briefsammlers anzubringendes Schild mit der Bezeichnung: „Briefsammlung“, ist von dem Briefsammler oder von der Gemeinde anzuschaffen, von demselben auch die Posttasche nebst Schlüsseln in brauchbarem Stande zu erhalten.

§. 7. Ueber das Porto wird zwischen dem Briefsammler und dem nächsten Postbureau ein von dem Erstern anzuschaffendes Contobuch gehalten. Der Betrag des contirten Portos ist monatlich und binnen 2 Tagen nach Monatschluss zu berichtigen, unter Beifügung einer Contogebühr von 1 Ggr. vom Thaler Porto (mit Ausschluss der Postvorschüsse), mindestens aber von monatlich 4 Ggr.

Die Gemeinde haftet für die richtige Bezahlung der contirten Beträge abseiten des Briefsammlers.

§. 8. Es steht in der Wahl der Gemeinden, ob sie den Posttaschendienst mit den beiden nächstgelegenen Postbureaux oder nur mit einem derselben unterhalten wollen.

§. 9. Diejenigen Gemeinden, welche von der gedachten Einrichtung Gebrauch machen wollen, haben sich deshalb durch ihre Vorsteher mit dem Vorstande des nächstbelegenen Postbureaus, nöthigenfalls unter Vermittelung der königlichen Aemter, zu verständigen. Die Gemeindevorsteher empfangen dabei einen Abdruck der gegenwärtigen Bekanntmachung, welche sie mit der Bescheinigung, dass sie mit dem Inhalte einverstanden sind, zurückzugeben haben.

§. 10. Da der rasche Gang der Posten durch die Einrichtung des Posttaschendienstes nicht leiden darf, so wird es nicht in allen Fällen thunlich sein, die mittelst der Posttasche mit derselben Post, mit welcher sie angekommen sind, weiter zu befördern. Insoweit dies nicht geschehen kann, werden die Gemeindevorsteher davon bei den mit den Postbeamten zu treffenden Verabredungen (§. 9.) in Kenntniss gesetzt werden.

Hannover, den 29. Januar 1853.

Königlich hannoversches Finanz-Ministerium.

Bacmeister.

Hierzu sind folgende erläuternde Bestimmungen gegeben worden:

Zu §. 1.: Von den Postbureaux aus sind kleine Packete ohne Werth-Angabe, namentlich Schriftenpackete, mittelst der Posttasche abzuschicken, ohne die Einlieferung einer Empfangsbescheinigung zu verlangen. Es genügt, wenn die Packete in das Contobuch eingetragen werden. Ebenso

ist mit den recommandirten Briefen zu verfahren, denen jedoch die Empfangsbescheinigung beizufügen ist, welche, nachdem sie von den Adressaten vollzogen worden, der Briefsammler aufzubewahren hat. Von Packeten, welche mittelst der Posttasche wegen Grösse oder Schwere nicht befördert werden können, ist die Adresse, auf welcher zu bemerken: „Muss abgeholt werden“, uneingetragen, unter blosser Zählung des Portos mit dem Porto der Briefe, abzuschicken.

Der Briefsammler trägt die kleinen Packete ebenfalls in das Contobuch ein.

Zu §. 2.: Das Porto für die Briefe und Packete aus dem Briefsammlungsorte nach dem nächsten Postorte selbst ist gleich dem Porto für die Briefe etc. aus dem Postorte, von welchem ab die Posttasche befördert wird, in einem Manuale zu berechnen, welches monatlich abzuschliessen ist.

Zu §. 3.: Die Adressen und Abforderungsscheine zu Geld- und Werthsendungen nach dem Briefsammlungsorte sind in das Contobuch einzutragen. Ist dann der Abforderungsschein vollzogen zurückgekommen, so wird die Sendung, ebenfalls unter Eintragung in das Contobuch befördert. Wenn der Gegenstand zu demnächstiger Beförderung mittelst der Posttasche, seiner Grösse oder Schwere zufolge, nicht geeignet ist, so muss solches auf dem Abforderungsscheine bemerkt werden, und zwar mit den Worten: „Muss abgeholt werden“.

Geld- und Werth-Gegenstände, auch recommandirte Briefe, welche von dem Briefsammlungsorte ausgehen, sind von dem Briefsammler in das Contobuch einzuschreiben. Der Aufgabeschein über selbige ist bei nächster Post, eingetragen in das Contobuch, zu übersenden, zur Aushändigung an den Aufgeber, dessen Name der Briefsammler sich gemerkt haben muss.

Zu §. 5.: Die Posttaschen müssen zum Umhängen eingerichtet sein.

Die Mitnahme der Posttaschen durch die Postillons, bei den von Schirrmeistern oder Eisenbahn-Postconducteuren nicht begleiteten Posten, erfolgt als eine, den Posthaltern hiermit auferlegte, unentgeltliche Dienstpflicht. Die Vorsteher der Postanstalten haben zu veranlassen, dass die Posthalter ihre Postillons ein für alle Mal mit der er-

forderlichen Anweisung versehen. Wenn der Postillon einer fremdländischen Postverwaltung angehört, so ist die benachbarte auswärtige Postanstalt um die bezügliche Anordnung zu ersuchen. Das Gleiche muss geschehen, wenn der Schirrmeister oder Conducteur ein auswärtiger ist.

Zu §. 7.: Da für die Postvorschüsse die Contogebühr nicht zu entrichten ist, so müssen die Contobücher zwei Columnen, für Porto und für Vorschüsse, enthalten. Es soll übrigens unverwehrt sein, zu den Contobüchern Postdrucksachen, namentlich Fahrpost-Manuale, zu verwenden.

Zu §. 9.: Jede Postanstalt, an welche eine Gemeinde wegen einer Briefsammlung sich wendet, hat davon sofort berichtliche Anzeige an das General-Post-Directorium zu machen. Es wird dann die vorstehende Bekanntmachung in zwei Abdrücken übersandt werden, von welchen einer von den Gemeindevorstehern, nach Vollziehung der untergedruckten Bescheinigung, zurückgegeben und darauf an das General-Post-Directorium wieder einzusenden ist; den andern Abdruck behält der Gemeindevorsteher.

Der Briefsammler bekommt von dem Inhalte der Bekanntmachung Kenntniss durch einen bezüglichen Auszug aus der Postdienst-Instruction, welcher für ihn der Postanstalt wird übersandt werden. Daneben ist dem Briefsammler die etwa noch erforderliche Anleitung zu ertheilen.

Uebrigens soll es dem Briefsammler nicht gestattet sein, Frankomarken auf ihm übergebene Briefe zu kleben; wünschen Correspondenten Frankomarken durch den Briefsammler zu bekommen, so sind solche, unter Anrechnung des Betrages in der Vorschuss-Columnne des Contobuches, zu übermitteln.

Der Briefsammler hat die zu versendenden Fahrpostgegenstände weder zu wägen noch zu stempeln, noch mit der Aufgabennummer zu versehen. Es geschieht dieses abseits des Postbureaus, mit welchem der Posttaschendienst unterhalten wird.

Der Posttaschendienst beginnt, sobald der Postanstalt von Seiten der Gemeinde der Briefsammler namhaft gemacht, die Posttasche und ein Schlüssel zu selbiger zugestellt und angezeigt ist, dass und vor welchem Hause das Schild mit der Bezeichnung „Briefsammlung“ angebracht worden; ferner, nachdem dem Briefsammler die nöthige

weitere Anleitung zu Wahrnehmung des Geschäfts ertheilt ist.

Wenn der Taschendienst begonnen hat, ist davon, unter Angabe des Tages, an welchem solches geschehen, eine berichtliche Anzeige an das General-Post-Directorium zu machen, wobei, sowie bei jedem Wechsel in der Person, der Briefsammler namhaft gemacht werden muss.

Zu §. 10.: Es wird den Postanstalten zur Pflicht gemacht, die mit einer durchgehenden Post für einen Briefsammelungsort oder von selbigem ankommenden Briefe, Zeitungen und kleinen Packete noch mit derselben Post weiter zu befördern, wenn die Dauer des Aufenthalts der Post bei der Postanstalt es irgend gestattet. Davon, dass dies geschehe, hängt zu einem grossen Theile der Werth ab, welchen die Briefsammlungen für das Publikum haben; es ist daher alle thunliche Willfährigkeit auf Seiten der Postbeamten erforderlich und wird, im Falle von Beschwerden, strenge Untersuchung und bei sich ergebender Unwillfährigkeit Bestrafung eintreten.

(Zur Zeit bestehen an 56 Orten Briefsammlungen).

Das deutsche Postwesen.

Unter dieser Aufschrift enthält das „Bremer Handelsblatt“ in seinen neuern Nummern einen grössern Aufsatz, in welchem Ansichten in Bezug auf weitere Ausbildung des deutsch-österreichischen Postvereins ausgesprochen werden und dargelegt wird, was noch zu wünschen übrig bleibt. Wegen der Wichtigkeit der Sache und der in diesem Artikel niedergelegten beachtenswerthen Winke verdient derselbe grössere Verbreitung und namentlich auch dem Kreise bekannt zu werden, für welchen unsere Zeitschrift bestimmt ist. Deshalb glauben wir uns gestatten zu dürfen, das Wesentliche des schätzenswerthen Artikels im Nachfolgenden mitzutheilen.

Der Art. 4 des Vertrags verlangt gleichmässige Bestimmungen nur für den Wechselverkehr in den verschiedenen Vereinsgebieten, überlässt es dagegen den einzelnen Verwaltungen, die Bestimmungen über die internen d. h. über die sich nur innerhalb eines und desselben Post-

bezirks bewegenden Brief- und Fahrpostsendungen selbst zu regeln. Deshalb haben wir denn auch neben den gemeinschaftlichen Bestimmungen des sogenannten Vereinsverkehrs, fast eben so viele interne Tarife als noch Postgebiete in Deutschland bestehen. Die Gleichmässigkeit der Postvereinsbestimmungen greift nur Platz, wenn die Correspondenz mindestens zwei Postgebiete auf ihrer Reise berührt, d. h. wenn der Absendungspostort und der Adressort zwei verschiedenen Vereins-Postverwaltungen angehört.

Was gut, zweckmässig und wünschenswerth für den Verkehr der Correspondenten verschiedener Postbezirke ist, muss doch wol auch dieselben Eigenschaften für den klein-deutschen Binnenverkehr haben. Wozu Oldenburgs Postverwaltung das Zugeständniss machen, dass sie für den internen oldenburgschen Postverkehr andere Normen festhält, als jene, welche für den Verkehr von und nach dem übrigen Deutschland gelten. Jede Postverwaltung glaubt, ihre internen Sonderbestimmungen seien besser, als diejenigen für das grosse Deutschland, mag sich dieses Besser nun auf den Vortheil der Postcasse oder auf die Rücksicht für das Publikum beziehen. Der vermeintliche Vorzug existirt übrigens nur in den Köpfen einiger Wenigen, die grosse Masse dagegen leidet darunter und beklagt diese vielfältige Zwiefältigkeit. 16 verschiedene Tarife existiren noch im deutschen Postverein, nachdem der Postvereinsvertrag bereits 5 Jahre besteht und nachdem das deutsche Publikum die Bestimmungen desselben bereits liebgewonnen hat. Selbst wenn jene deutschen internen Tarife noch solche Vortheile und Vortheilchen böten, um deren Verlust es Schade wäre, so wäre die Beibehaltung derselben dennoch im Interesse des Publikums nicht wünschenswerth; das Publikum gewinnt mehr dabei, wenn solche Bestimmungen gegeben sind, die ihm leicht fasslich und klar erscheinen, als wenn vielerlei Bestimmungen existiren, die sich kreuzen und deshalb verwirren und dabei doch höchstens nur einen nicht nennenswerthen Vortheil gewähren. Der Hauptvortheil ist der, dass das Publikum voraus bestimmen kann, ob die Postbeförderung für es rentabel ist und darum muss es darüber vor Allem klar sein. In Frankreich denkt Niemand daran, für das Departement *du Nord* andere Posttarifbestimmungen als für das Departement *des Hautes Pyrénées* zu wünschen;

dagegen hat Oldenburg das Recht, andere Tarife zu geben als Hannover, Hannover andere als Braunschweig u. s. w., so dass der oldenburger Unterthan bei einer Reise aus der Heimath nach Braunschweig Gelegenheit findet, daran erinnert zu werden, dass durch den Postvereinsvertrag die gegenseitigen Rechts- und Besitzverhältnisse der beteiligten Postverwaltungen in keiner Weise berührt oder in Frage gestellt werden, wie dies in Absicht auf die Ausübung von Postregalsrechten im Art. 3 ausdrücklich gewahrt ist.

Durch den Art. 3 des Vertrags ist die grosse Mannigfaltigkeit von Postregalsrechten und Postzwangsbestimmungen garantirt. In einem Staate erstreckt sich der Postzwang nur auf die Versendung von Briefen, in dem andern auf Briefe, Sachen und Personentransporte, in dem andern auf Briefe und Extrapostbeförderungen; in einem Staate sind Packete bis zu 40 Pfd., in einem anderen bis zu 20 Pfd. postzwangspflichtig, und in anderen Staaten wieder andere Normen. Der bekannte postalische Schriftsteller Hüttner hat in seiner Denkschrift: „Die Centralisation der deutschen Posten“ einen Raum von 8 Octavseiten nöthig gehabt, um die 22 verschiedenen deutschen Postregals- und Postzwangsbestimmungen gedrängt darzustellen.

Es wäre vor Allem zu wünschen, dass Gleichheit der Gesetzgebung und der Reglements für den Postverkehr im Allgemeinen, d. h. für den wechselseitigen Postvereins- und wie für den internen Verkehr hergestellt, und dass das Erlassen von Reglements einer Centralbehörde übertragen würde. Sobald die Interpretation der allgemein angenommenen Sätze den 16 einzelnen Verwaltungen überlassen wird, ist es unausbleiblich, dass auch wo möglich 16 verschiedene Interpretationen erscheinen. —

Art. 4. „Jede zum Verein gehörige Postverwaltung ist berechtigt, für ihre Correspondenz jederzeit die Route zu benutzen, welche die schnellste Beförderung darbietet.“

Eins der Hauptübel der deutschen Postvielheit in den verflossenen Jahrzehnten war jenes System der Umleitung der Postmissiven. Um von dem zu erhebenden Porto den grösstmöglichen Antheil zu beziehen, suchte man die verschiedensten Umwege bei der Versendung auf. Es liegt in der Natur der Menschen, dass sie egoistisch sind und jeder zuerst für sich sorgen will; eben so ist es mit den

Staaten der Fall. Nur in Bündniß muss einer für den andern und dadurch zugleich für sich selbst sorgen. Während früher jede Postverwaltung einzeln ihren pecuniären Vorthail verfolgte und Egoismus mit Egoismus erwidert wurde, kam man natürlich nicht so weit, als wenn das Princip der Gegenseitigkeit in Benutzung der für die schnellste Beförderung sich darbietenden Routen herrschend gewesen wäre, wie es jetzt der Fall ist. Die Berechtigung der Routenbenutzung ist schon ein ansehnliches Zugeständniss, weil zugleich die Normen festgesetzt sind, welche zur Anwendung kommen müssen, wenn die Berechtigung beansprucht wird. Früher konnte eine Postverwaltung, welche das Recht zuzugestehen hatte, durch übertriebene Forderungen für die Transitleistung den guten Willen der andern zerstören, welche eine Routenbeschleunigung beabsichtigte; durch den Postvereinsvertrag ist diesem Uebel gesteuert. Jedoch genügt, wie die 5jährige Erfahrung bewiesen hat, die Berechtigung nicht. Es sollte freilich jede Postverwaltung das Interesse für ihr Publikum haben, jederzeit diejenigen Routen zu benutzen, welche die schnellste Beförderung darbieten. Mit der Berechtigung sollte aber zugleich die Verpflichtung verbunden sein, welche sich die Vereinsverwaltungen gegenseitig auferlegen, die Postsendungen innerhalb des ganzen Vereinsgebiets auf denjenigen Routen zu spediren, welche die grösste Beschleunigung darbieten. Natürlich kommt eine Postverwaltung vielleicht zu Schaden, welche das Princip für sich allein ausführt, ohne die Gegenseitigkeit der andern Verwaltungen als Ersatz dafür zu bekommen; denn bei jeder Versendung sind stets mindestens zwei Verwaltungen interessirt, nämlich die des Adressanten und die des Adressaten. Im Art. 5 machen sich zwar die Vereinsverwaltungen gegenseitig verbindlich, für möglichst schleunige Beförderung der ihnen zugeführten Correspondenz Sorge zu tragen; allein damit ist weiter nichts gesagt, als dass die von einer fremden Verwaltung zur Weiterspediton zugelieferte Correspondenz nicht minder schleunig als die eigne umspedirt und befördert wird. Wenn alle Verwaltungen in Folge eingegangener, gegenseitiger Verbindlichkeit jederzeit die kürzesten Beförderungsrouten aufsuchen, so werden im Ganzen wol die Resultate der Transitzahlungen dieselben

sein wie seither, und bei dem fortwährenden Entstehen neuer Routen wird eine fortwährende Aenderung in dem Verhältnisse der Transitleistungen statthaben, so dass die heute transitleistende Verwaltung über ein Jahr vielleicht transitzahlende ist. Engherzigkeit in dieser Beziehung schadet dem Publikum und schadet den Verwaltungen in ihrem eignen Beutel. Die englische Postverwaltung gesteht in ihrem Jahresberichte von 1855 selbst zu, dass zu jener ungeheuern Vermehrung ihrer Correspondenz in den letzten Decennien mehr noch die herbeigeführten Beschleunigungen und Erleichterungen in der Beförderung als die Portoherabsetzung beigetragen zu haben scheinen. Die Portoherabsetzung hat im ersten Reformjahre in England eine Vermehrung von etwa 128% zur Folge gehabt, aber seit den weiteren 24 Jahren ist eine Vermehrung von 500% eingetreten. Dies beweist hinlänglich, dass andere Factoren nebst der Portoherabsetzung mitwirkend sein mussten. In Deutschland ist nach 5 Jahren der Portoherabsetzung kein ähnliches Verhältniss in der Vermehrung eingetreten, und wenn gleich zugestanden werden muss, dass manche jener Ursachen, welche in England ein solch auffallendes Verhältniss der Correspondenzvermehrung erzeugen helfen konnten, in Deutschland gar nicht existiren, so darf man andererseits nicht übersehen, dass gerade jener Umstand der grösstmöglichen Beschleunigung der Correspondenz (wofür letztere im richtigen Verhältnisse taxirt ist) in Deutschland mehr zur Vermehrung der Correspondenz beitragen dürfte, als bisher durch die herabgesetzte Taxe erreicht worden ist. Wenn aber letztere Ansicht richtig sein sollte, so dürfte es keinesfalls zum pecuniären Schaden der Postverwaltungen gereichen, wenn sie sich gegenseitig verbindlich machten, jederzeit die Routen und überhaupt diejenige Beförderungsweise (Manipulation) zu verfolgen, wodurch die möglichste Beschleunigung in der Ueberlieferung erzielt würde. In England werden bedeutende Summen dafür aufgewendet, die schnelle Beförderung auf den höchsten Grad zu steigern, und scheut man selbst nicht, wie aus Nr. 240 des Handelsblattes hervorgeht, sehr hohe Beträge an die Eisenbahngesellschaften zu zahlen, damit das Princip der Beförderungsbeschleunigung durchgeführt werden kann. In einem ungleich günstigeren Verhältnisse stehen,

ausgenommen die Thurn- und Taxissche Postverwaltung, wol sämtliche deutsche Postverwaltungen hinsichtlich der Beförderungskosten für den Eisenbahntransport. Die meisten haben sich bei Ertheilung der Concession den taxfreien Transport der Briefpost und zum Theil (wie z. B. in Preussen) der gesamten postzwangspflichtigen Fahrpostgegenstände ausbedungen und würden deshalb geringe Ausgaben ausreichen, um weitere Begünstigungen der Postbeförderung zu erlangen. Wie weit man in England geht, um die Beschleunigung der Beförderung allüberall zu protegiren, beweist die Belohnung von 1000 Pfd. Sterl., welche man demjenigen Beamten aussetzte, der einen Apparat erfand, die Briefbeutel an den Stationen auszuwechseln, ohne dass der Bahnzug an der Station anzuhalten genöthigt ist. Sicherlich wäre das Interesse des deutschen Publikums sehr, und wahrscheinlich auch dasjenige der Postverwaltungen gefördert, wenn der Art. 4 des Postvereins dahin geändert würde: „Jede zum Vereine gehörige Postverwaltung ist verpflichtet, für die Versendung der Correspondenz jederzeit die Routen zu benutzen, welche die grösste Beschleunigung darbieten. Der Verein macht es sich zugleich zur Aufgabe, jedes Mittel, welches Beschleunigung der Beförderung darzubieten verspricht, in den Conferenzen in sorgfältige Erwägung zu ziehen, und wofern die Erfahrung oder die Wahrscheinlichkeit dafür spricht, dieses Mittel sich zu eignen zu machen.“

Im Art. 8 ist angeordnet, dass für alle Gewichtsbestimmungen in dem Wechselverkehre der Postvereinsstaaten als Gewichtseinheit das Zollpfund (500 franz. Grammen = $\frac{1}{2}$ Kilo) gelten soll. Bis heute ist aber noch keine eigentliche Gewichtsgleichheit hergestellt. In dem Gebiet der einen Verwaltung ist das Pfund in 32, in der andern in 30 Loth, bei einer Verwaltung ist das Loth in Zehntel, bei der andern in Achtel getheilt u. s. w. Dadurch können in Collisionsfällen bedeutende Unannehmlichkeiten entstehen, während der Herstellung völliger Gleichheit nichts im Wege steht, als die Ausgaben der Waagenregulirung.

Der Art. 9 behandelt das Capitel der Münzwährung. Die Münzwährung bildete in der Dresdner Conferenz einen der schwierigsten Punkte der Einigung. Damit hing natürlich auch das Hinderniss in der Herstellung einer gemein-

schaftlichen Taxe zusammen. Der Vertrag sucht dem Uebel einigermaassen abzuhelpen, indem er festsetzt: „Die Staaten, in welchen eine andere Währung als die des 44 Thlr., des 20 fl.- und des $24\frac{1}{2}$ fl.-Fusses besteht, werden bis auf Weiteres in Beziehung auf die Zutaxirung und Abrechnung den Ländern des 44 Thlr.-Fusses gleichgestellt und wird dabei durchgängig der Thaler in 30 Sgr. eingetheilt.“ Diese Reduction der Währungen im Postvereinsverkehre konnte aber nur dem Machtspruche der beiden Grossstaaten gelingen, indem sie also die 3 Hauptwährungen anerkannten und die übrigen damit beseitigten, dass sie erklärten, sie beide bilden den Postverein und wer sich anschliessen wolle, könne es unter Anerkennung der Vertragsbestimmungen thun oder lassen. Uebrigens sind die anerkannten 3 Währungen durch ihre Verschiedenheit in den kleinen Werthbeträgen so lästig, dass, wenn in irgend einem Institute, gewiss im Postwesen, der eine ungetheilte Wunsch täglich und stündlich auftauchen muss, dass Deutschland noch einmal so glücklich werden möge, Einheit der Münzwährung zu erleben. Schwierigkeiten, wie sie den deutschen Postconferenzen in Festsetzung gleichmässiger Taxen entgentreten mussten, erscheinen dem Publikum kaum denkbar. Obwol die Ziffern, welche für die Taxen gewählt wurden, möglichst sich entsprechen (3, 6, 9 und 12 kr., 1, 2, 3, 4 Sgr.), so kostet doch ein unfrankirter Brief von Augsburg nach Berlin nicht 3 kr. rheinisch, sondern 4 Sgr. $= 3\frac{1}{2}$ kr. mehr als der frankirte. Der frankirte Brief von Wien nach Frankfurt kostet 9 kr. C.-M., der unfrankirte Brief dahin nur 12 kr. rheinisch $= 9\frac{39}{49}$ kr. C.-M.; der frankirte Brief von Stuttgart nach Pesth kostet 9 kr. rheinisch, der unfrankirte 12 kr. C.-M. $= 14\frac{7}{10}$ kr. rheinisch, also $5\frac{7}{10}$ kr. rheinisch mehr als der unfrankirte. Und doch bestimmt der Art. 24 des Vertrags, dass unfrankirte Briefe einen Zuschlag von 1 Sgr. oder 3 kr. pr. Loth zur Portotaxe (von 1, 2, 3 Sgr. oder 3, 6, 9 kr.) erhalten sollen. Die angeführten Beispiele mögen nur andeutungsweise eine Idee von den Schwierigkeiten geben, welche zu überwinden waren, bis man zu dem jetzigen Resultate gelangte, wonach dasjenige Publikum, welches für den frankirten Brief 9 kr. C.-M. bezahlt, für den unfrankirten Brief in umgekehrter Richtung 12 kr. C.-M., dasjenige, welches

9 kr. rheinisch für den frankirten Brief bezahlt, 12 kr. rheinisch für den unfrankirten in umgekehrter Richtung, dasjenige, welches 3 Sgr. für den frankirten Brief bezahlt, 4 Sgr. für den unfrankirten Brief in umgekehrter Richtung bezahlen muss. Die Verschiedenheit dieser Währungen hat für die manipulirenden Beamten namentlich das Unannehme, dass die Schnelligkeit und Sicherheit der Taxirung sehr behindert wird, und erzeugt desshalb Arbeitsvermehrung, während mit der billigeren Taxe auch Arbeitsverminderung möglichst erstrebt werden sollte.

Die Art. 14, 15 und 16 handeln über das Transitporto bei der Briefpost. „Die Erhebung eines besondern Transitportos von den Correspondenten hört auf: für sämtliche nur innerhalb des Vereinsgebiets sich bewegende Correspondenz, dagegen beziehen die transitleistenden Postverwaltungen sowol bei der in geschlossenen Packeten als einzeln transitirenden Correspondenz eine Transitgebühr von $\frac{1}{3}$ Spf. pr. Meile, bis zu einem Maximo von 7 Spf. oder dem entsprechenden Betrag in der Landesmünze pr. Loth Netto bemessen.“ Hierdurch ist zwar jenes frühere Conglomerat von deutschen Taxen beseitigt, aber die Transitvergütung für diejenigen Postverwaltungen, welche den Transit zu leisten haben, ist nicht beseitigt und darin liegt das Grundübel, warum nicht in allen Fällen diejenigen Routen benutzt werden, welche die meiste Beschleunigung darbieten. So lange die Zahlungen für Transitleistungen existiren, so lange wird das Beschleunigungsprincip nicht vollkommen und in allen Fällen ausgeführt werden. Uebrigens liegt gar kein haltbarer Grund vor, die Transitgebühr nach den voranstehenden Sätzen festzuhalten. Wenn es sich auch wirthschaftlich rechtfertigen lässt, dass das Postregal den Privatunternehmungen gegenüber aufrecht erhalten wird, so lässt es sich keineswegs als begründet erklären, dasselbe Recht im Transite andern Verwaltungen gegenüber auszubeuten. Nach dem Art. 60 des Postvereinsvertrages wird für Päckereien 2 Spf. oder $\frac{1}{2}$ kr. C.-M. auf je 5 Meilen pr. Pfd. erhoben. Dagegen soll eine Postverwaltung, welche Briefpackete im Transite befördert, pr. Pfd. auf 5 Meilen 50 Spf. = 4 Sgr. 2 Spf. Transportkosten erhalten. Demnach bezieht eine transitleistende Verwaltung den 25-fachen Betrag eines Waarenpackets für

die Beförderung eines Briefpaketes. Aus welchem Grunde? Für die Beförderung des Waarenpackets wird ebensogut Garantie geleistet als für diejenige des Briefpackets. Wenn es auch sachgemäss ist, dass bei der stückweisen Ueberlieferung der Correspondenz eine höhere Taxe für das Pfund Correspondenz bezahlt wird als für ein Fahrpostpaket von gleichem Gewichte, so erscheint es doch als eine reine und zwar sehr hohe Steuer für die Correspondenz in geschlossenen Packeten, Beuteln oder Felleisen, die Transportleistung so hoch zu taxiren. So bezieht die badische Postverwaltung für Fahrpostsendungen von Frankfurt nach Basel $4\frac{1}{5}$ kr. pr. Pfd., dagegen für den Transport der Briefpakete von Frankfurt nach Basel, also für die gleiche Wegstrecke, 7 kr. pr. Loth Brutto oder 3 fl. 30 kr. pr. Pfd., obwol jenes Waarenpaket unter Umständen mehr Arbeit veranlasst als das Briefpaket. Unmöglich kann die Transitgebühr eine blosser Vergütung für Mühe und Transportkosten sein; sie ist eine Besteuerung für die Erlaubniss, dass die Correspondenz die bezeichnete Route passiren darf. Fremden Staaten gegenüber, welche den Deutschen mit gleichem Maasse ausmessen, ist diese Praxis allenfalls gerechtfertigt; allein im deutschen Postvereine, im Wechselverkehre der deutschen Staaten, ist diese Politik gewiss nicht klug, denn jede Administration strebt natürlich, dieser Besteuerung, wenn irgend thunlich, zu entgehen und wo möglich diese Besteuerung einer andern aufzuladen. Dies muss zum Nachtheil des raschen Verkehrs und der Correspondenzvermehrung gereichen, so dass wol alle Verwaltungen sich selbst schaden, wenn auch vielleicht heute eine mehr als die andere. Darum würde es sehr erwünscht und in der Natur der Sache gelegen sein, von diesem Besteuerungsprincipe abzugehen und in Folge der gegenseitigen Leistungen die Transitgebührvergütungen ganz fallen zu lassen oder doch wenigstens für die in geschlossenen Packeten transitirende Correspondenz eine der Arbeit und den Transportkosten nahe kommende Vergütung zu normiren. Im Zollverein hat man für den Binnenverkehr auf die Besteuerung verzichtet und alle Verwaltungen werden sich dabei wohl befinden, warum nicht auch dasselbe System im Postvereine wagen? Das Risiko ist gewiss nicht so bedeutend, als es

Manchem scheinen mag, während doch zu gleicher Zeit durch verringerte Controle der Gewinn an Arbeitskraft und der noch weit bedeutendere der Correspondenzvermehrung dagegen in Aussicht steht.

Der Art. 17 normirt die Portotaxen für die internationale Vereinscorrespondenz nach Bemessung der Entfernung in gerader Linie für den einfachen Brief für Entfernungen

bis zu 10 Meilen incl.	4 Sgr. oder 3 Kr.	} je nach der Landeswäh- rung,
„ „ 20 „ „ „	2 „ „ 6 „	
über 20 „ „ „	3 „ „ 9 „	

und gestattet, dass für den Briefwechsel zwischen denjenigen Orten, für welche gegenwärtig, d. h. vor Constitution des Vereins, eine geringere Taxe besteht, diese geringere Taxe nach dem Einverständnisse der dabei theiligten Postverwaltungen auch ferner in Anwendung kommen kann.

Vielfach ist schon die Meinung aufgestellt worden, die englische einzige Briefftaxe sei das Ideal, dem die deutschen Postverwaltungen nachstreben müssten. Die englische Taxe und deren Resultate sind wol bei Festsetzung der deutschen Vereinstaxen sehr in Erwägung gezogen worden. Schon in der Dresdner Postconferenz 1847 wurde über die Zahl der Portosätze debattirt; Oesterreich schlug 3 Sätze vor, Bayern schlug einen einzigen Portosatz (6 Kr.) vor, Preussen war mehr für 5 Sätze, um den Entfernungen Rechnung zu tragen. Dass für Deutschland ein einziger Portosatz angenommen werden sollte, wäre zwar bezüglich der Taxirung für das Publikum und für die Postanstalten sehr bequem; die Arbeit würde verringert und die Controle erleichtert; allein die Taxe wäre ungerecht gegen die grosse Masse der Correspondenten. Selbst in England betrugen die Transportkosten pro 1855 ein Drittel der Brutto-Einnahme; klarer lässt sich wol nicht nachweisen, dass eine einzige Taxe, welche die Entfernungen nicht berücksichtigt, selbst in England unrichtig, unbillig ist. Die französische Briefftaxe entspricht der von Bayern vorgeschlagenen Taxe von 6 Kr., und diese muss man offenbar als zu hoch gegriffen erklären; denn jene Briefmasse, welche nur auf kurze Strecken zu transportiren ist und ohne Umspektion von dem Aufgabsort an den Bestimmungsort geschickt wird,

muss bei einer solchen einzigen Taxe die Kosten decken helfen, welche für Briefe auf weite Entfernungen entstehen. Dass aber die Correspondenz des kleinen Geschäftsmannes und diejenige der Familienbeziehungen die Kosten für die Correspondenz des grossen Geschäftsmannes decken helfen soll, dafür ist so wenig ein Grund vorhanden, als der grosse Geschäftsmann Veranlassung nimmt, wenn er heute an einem Geschäfte 20% statt 4% gewinnt, einen Theil des Gewinnes seinem Arbeiter zukommen zu lassen. Wenn das Porto für 400 Meilen Entfernung mit 3 Sgr. bezahlt ist, so muss das Porto für 2—3 Meilen mit 4 Sgr. jedenfalls zu hoch sein! Wol wäre es möglich, die Ansicht aufzustellen, dass die geringste Taxe so normirt sein müsse, dass aus dieser Taxe der gehoffte Gewinn entspringe, dass die weiter gehenden Briefe in geringerer Masse und darum mehr gelegentlich oder als Zugabe behandelt werden sollen. Uebrigens wirthschaftlich ist es gewiss nicht, jene Correspondenz zu besteuern, welche am ersten Anlass giebt, Schmuggelgeschäfte zu treiben und den grössten Theil der Correspondenz, wenn gleich Postzwang existirt, auf anderen Wegen als denjenigen der Post zu leiten. Strafverbote wirken nicht dagegen; sie können höchstens vorsichtiger machen, um raffinirtere Mittel aufzusuchen, auf die der Buchstabe des Gesetzes sich nicht anwenden lässt. — Wenn eine Aenderung der Portosätze gewünscht würde, so möchte eher eine andere Normirung des geringsten Satzes im Interesse des Publikums gelegen sein, als die gänzliche Beseitigung des 3-stufigen Portosatzes. In den meisten Staaten besteht noch ein Briefbestellgeld, so dass der Brief mindestens $4\frac{1}{4}$ Sgr. oder $4\frac{1}{2}$ Sgr. auf die kürzesten Entfernungen kostet, und dies wirkt hemmend auf den Kleinverkehr. Vielleicht möchte eine Taxe von $\frac{1}{2}$ Sgr. für Entfernungen bis zu 3 Meilen, 4 Sgr. bis zu 15 Meilen, 2 Sgr. bis 30 Meilen und 3 Sgr. für Entfernungen über 30 Meilen eine den Verhältnissen des correspondirenden Publikums entsprechendere Taxscala sein.

Die Gewichtsscala ist so liberal, dass das Publikum vollkommen befriedigt sein kann.

Art. 20. Das englische Taxsystem nachahmend, hat man natürlich auch die Frankirung der Correspondenz als Regel aufgestellt und Frankomarken eingeführt. Es ist in

neuerer Zeit schon öfters die Behauptung, und wie es scheint von Fachmännern, aufgestellt worden, die Consequenzen des Systems seien nicht consequent. Bei einer 3-stufigen Briefftaxe für den ganzen Postverein kann gewiss nicht abgeleugnet werden, dass bei Feststellung der Taxen nicht der Transport, sondern mehr die Arbeit als Hauptnorm der Ausgaben angenommen wurde. Die Arbeit eines frankirten Briefes, natürlich die Briefe in Masse betrachtet, ist viel geringer, als die des unfrankirten. Den Beweis für Leute vom Fache zu erbringen, wäre Wasser in das Meer getragen; wer zweifelt, möge nur ein Postbureau in jenen Ländern besuchen, bei welchen die Markenfrankatur ausschliesslich oder die Frankatur überhaupt zur Regel geworden ist. Erzeugt die Einrichtung der beliebigen Frankatur mehr Arbeit als diejenige der Zwangsfrankatur, so ist es ganz sachgemäss, denjenigen Theil der Correspondenz auch mit höherer Taxe zu belegen, der die Arbeit vermehrt. Die nord-amerikanische Postverwaltung ist die einzige, welche als Grundsatz aufgestellt hat, dass die Posteinnahme nur zur Hebung und Förderung des Postwesens verwendet werden solle; sie hat das englische System nachgeahmt und hat die Erfahrung gemacht, dass sie die Portosätze zu niedrig gestellt hatte. Sie hat diese Taxen wieder erhöht, und hat in Erkenntniss des Grundsatzes, dass durch Frankaturzwang die Arbeit bedeutend vermindert und die Beförderung bedeutend beschleunigt wird, Frankaturzwang für die gesamte Correspondenz innerhalb der Vereinigten Staaten seit dem 1. März 1856 eingeführt. Es lässt sich darum nichts gegen die bestehende Anordnung einwenden, dass der frankirte Brief billiger als der unfrankirte spedirt wird; vielmehr muss dieselbe als ganz gerecht erkannt werden.

Unsere Taxe für gedruckte Sachen unter Kreuz- oder Streifband ist liberaler als diejenige irgend eines anderen Staates, namentlich zeichnet sie sich dadurch aus, dass sie die Erzeugnisse der Literatur so weit begünstigt, dass selbst Correcturbogen mit den geschriebenen Correcturen die Kreuzbandmoderation geniessen. Eine Moderation für Waarenproben und Muster besteht ausser Deutschland in den Vereinigten Staaten, und wol nirgend in dem Verhältnisse wie in Deutschland.

Die Recommandation der Correspondenz ist eine Ein-

richtung, die man namentlich in neuester Zeit in England und Nordamerika in der sogenannten Registrirung mit dem Unterschiede nachgeahmt hat, dass in Deutschland Garantie geleistet wird, in England und Nordamerika nicht, und dass man in Deutschland 2 Sgr. für die Recommandation zahlt, während in England 6 d. (3 Sgr.) dafür berechnet werden, und dass in andern Staaten, wie in Frankreich und Russland, das Porto für den Brief verdoppelt wird. Merkwürdig ist es übrigens, dass in manchen deutschen Staaten die zu recommandirenden Briefe nicht mit Marken frankirt werden dürfen, sondern deren Porto bei der Uebergabe an die Post baar erlegt werden muss. Wenn ein mit Marken frankirter Brief zur Post gegeben ist, welchen noch nachträglich recommandiren zu lassen der Aufgeber als zweckmässig erachtet, so büsst er den aufgeklebten Markenbetrag ein, obwohl die recommandirten Briefe frankirt werden müssen. Sonderbar und lästig, sogar nachtheilig!

Frankirungsstempel, Freimarken. Der Gebrauch der Freimarken ist dadurch sehr belästigt, dass dieselben nur Gültigkeit haben, wenn sie der Postverwaltung angehören, welche den Portobezug hat. Demnach sind die preussischen Marken nur gültig für die Correspondenz, welche innerhalb Preussens zur Post gegeben wird, die bayerischen nur für die in Bayern aufgegebenen Briefe.

Zwar hat man in dem Nachtrag zum Postvertrage das weitere Zugeständniss gemacht, wenn die Marke dem Postgebiete des Bestimmungsortes des Briefs angehört, der Brief zwar als unfrankirt von dem Absendungspostgebiete behandelt werden soll, dass aber dem Empfänger der aufgeklebte Markenbetrag rückvergütet werden müsse. Damit ist die Härte jener Bestimmung etwas gemildert, dass die Marken nur gültig sind, wenn sie von der Verwaltung des Aufgepostbezirks angefertigt sind; allein das Publikum wird eben so wenig begreifen können, dass in einem engverbundenen Vereine ausgegebene Werthbeträge des einen Vereinsgliedes nicht bei andern als gültig anerkannt werden sollen. So ist ein an der preussisch-hannoverschen Grenze geschriebener und mit einer preussischen Marke richtig frankirter Brief nach Wien als unfrankirt zu behandeln, wenn er auf ein hannoversches Grenzbureau gebracht wird. In der That ist es schwierig, diese Belästigung zu beseitigen, wenn nicht

die ganze Einnahme aus dem Postwesen in eine gemeinsame Vereinscasse fliesst. Bei der dermaligen Einrichtung bezieht jede Postverwaltung das sämmtliche Porto für diejenige Correspondenz, welche in ihrem Verwaltungsbezirke vom Publikum an die Post übergeben wird. Somit bezieht Preussen das ganze Porto für sämmtliche Correspondenz, welche in Preussen der Post zur Beförderung übergeben wird und nach irgend einem andern Verwaltungsbezirke des Vereins adressirt ist; dagegen erhält Preussen gar keinen Antheil an dem Porto für diejenigen Briefe, welche nach Preussen adressirt sind.

Der Erlös aus Frankomarken entspricht dem sonst baar erhobenen Franko für abgehende Briefe. Sobald eine österreichische Marke auf einem Briefe, welcher in Preussen zur Post gekommen ist, als gültig anerkannt wird, hat Preussen den Portobetrag für jenen Brief verloren, welcher ihm vertragsmässig zukömmt. Hierin liegt die Rechtfertigung des Verfahrens.

Warum aber wählt man gerade dieses Auskunftsmittel einer Vereinscasse nicht? Im Zollvereine besteht dieselbe Einrichtung, dass die sämmtlichen Erträgnisse in eine gemeinsame Casse fließen und von dort aus nach einem bestimmten Verhältniss (Kopfzahl) vertheilt werden, mag nun die Einnahme verhältnissmässig mehr auf diesem oder auf jenem Wege eingegangen sein. Auch für das Postwesen hätte eine solche Einrichtung bedeutende Vorzüge vor der jetzigen, und bleibt die Herstellung einer Vereinscasse, in welche alle Posterträgnisse fließen, jedenfalls ein Ziel, wornach zu streben ist, sofern die Sonderinteressen der kleineren Verwaltungen im Verkehre unsichtbar werden sollen. Uebrigens stehen bei der jetzigen Lage des Postwesens in Deutschland namentlich noch mancherlei bedeutende Hindernisse im Wege, deren Beseitigung nothwendig vorausgehen muss, wenn eine Vereinscasse und Vertheilung nach gewissen Verhältnissen ohne besondere Opfer für einzelne Verwaltungen eingerichtet werden soll. Betrachten wir diese Hindernisse etwas genauer, da dieselben überhaupt dem Postwesen nichts weniger als nutzbringend sind.

Die Erträgnisse aus dem Brief-, Fahr- und Personen-Postwesen sind in der Regel so in einander gefügt und un-

trennbar, dass sich nicht genau feststellen lässt, welche Reinergebnisse jeder Theil des Postwesens liefert. Wenn gleich die Bruttoeinnahme in solcher Weise getrennt dargestellt werden kann, so ist dies aber für die Ausgaben nicht der Fall; denn sowol die Transportkosten, als auch die Verwaltungskosten sind so verbunden und gemeinsam, dass sich nur mit Mühe ein anscheinend ungefähres Verhältniss wird finden lassen. Vorzüglich sind die Regalsrechte bezüglich der Fahrpost und Personenpost in den verschiedenen Bezirken, wie schon früher angeführt, noch mannigfaltiger, als der Verein bezüglich seiner Theile. Wenn aber in einem Verwaltungsbezirke Gepäckstücke bis zu 40 Pfd. postzwangspflichtig sind (wie dies noch vor kurzem in Preussen der Fall war), in dem andern aber so gut wie gar kein Zwang existirt, so kann natürlich nicht verlangt werden, dass jene Verwaltung, welche ihrem Publikum solche weitgehende Zwangsbestimmungen auferlegt, den Ertrag, der in Folge hiervon gesteigert werden muss, mit jenen Verwaltungen theile, deren Zwangsbelästigungen für das Publikum kaum nennenswerth sind. Darum müssen vor Allem in Beziehung auf Ausbeutung des Postregals zu vor gleiche Normen im Verein festgesetzt werden. Hüttner gab seiner Zeit das Verhältniss an, welches in verschiedenen Staaten Deutschlands bezüglich des Reinertrages existirte. Darnach würde im Verhältnisse Königreich Sachsen 385% mehr als Oesterreich, 445% mehr als Bayern, 67% mehr als Hannover, 58% mehr als Preussen zu einer Vereinskasse unter dermaliger Einrichtung beitragen. Preussen hat einen bedeutenden Schritt zur Annäherung an die meisten übrigen Staaten gethan, indem es das Gewicht der postzwangspflichtigen Gegenstände auf 20 Pfd. herabsetzte und eben die Absicht hat, je nach den Ergebnissen noch weiter zu gehen. Wichtiger wäre es vielleicht für das Gesamtinteresse, wenn Preussen, statt noch weiter zu gehen, dahin arbeitete, dass die verschiedenen Vereinsglieder sich zu ganz gleichen Postzwangsbestimmungen einigten.

Ferner sind in den verschiedenen Staaten resp. Postbezirken sehr verschiedenartige Principien bezüglich des Transportaufwandes zur Geltung gekommen, die natürlich auch höchst verschiedene Resultate liefern. In manchen Staaten ist der Postverkehr pr. Eisenbahn noch unbedeu-

tend, in andern umfasst er schon den Haupttheil des Posttransports. Welcher Unterschied besteht in dieser Beziehung z. B. zwischen Nassau und Baden! In einem Staate wie z. B. Baden, kommt diese Transportausgabe pr. Eisenbahn gar nicht in Rechnung, weil Eisenbahn- und Posterträgnisse in eine Casse fliessen, während in andern Staaten entweder nur die postzwangspflichtigen Objecte gebührenfrei von den Eisenbahnen befördert werden (wie z. B. in Preussen); oder auch dies nicht der Fall ist, sondern contractmässige Zahlungen an die Eisenbahngesellschaften für den ganzen Posttransport bezahlt werden. Diejenigen Verwaltungen, welche sich günstigere Bedingungen errungen, werden sich natürlich gegen eine Vereinscasse sträuben.

Wir kommen zu einem weiteren Punkte, der auf die Einnahme ganz bedeutend wirkt und auf die mannigfaltigste Weise ausgedehnt ist. Es sind dies die Portofreithümer. So viele Postgebiete in Deutschland und ausser Deutschland existiren, so vielerlei Systeme der Portofreithümer haben wir, während sie füglich ganz zu streichen wären. So lange die Portofreithümer bestehen, so lange lassen sich keine zuverlässigen Vergleichen der Einnahmeresultate verschiedener Postgebiete anstellen.

Da das Postwesen, besonders das Briefpostwesen, in den meisten Staaten als Regal behandelt wird, so war eine natürliche Folge hiervon, dass die Depeschen, welche von Staatswegen versendet werden, frei von Porto belassen wurden. Nun macht es einen sehr grossen Unterschied, ob in einem Staate mehr bureaukratisch als in dem andern verwaltet wird. Je bureaukratischer die Einrichtungen, desto mehr Schriftenwechsel in Regierungsangelegenheiten! Selbst in der Freibelassung von Porto in herrschaftlichen Sendungen herrschen die verschiedensten Principien. Aber die portofreie Beförderung wurde in vielen Staaten noch weiter ausgedehnt, man machte von Seiten der Postverwaltungen Geschenke damit an Privatpersonen und diese Geschenke entziehen den Geschenkgebern mitunter bedeutende Summen, die auf die Einnahme grossen Einfluss haben. Am 24. Mai 1847 äusserte Emil Girardin in der französischen Deputirtenkammer in dieser Beziehung Folgendes: „Will der Herr Finanzminister wissen, um wie viel die Deputirtenkammer allein den Postfiscus indirect betrügt?

Die amtlichen Posttabellen weisen nach, dass die Kammer jährlich 225,000 Privatbriefe in die Departements sendet. Die 225,000 Briefe rauben der Staatscasse nicht weniger als 900,000 Fr. Und wo bleiben die anderen Behörden und Beamten, die sich der Portofreiheit erfreuen? Wo die andern Behörden etc. bleiben, darüber giebt für Frankreich das *annuaire* des französischen General-Postmeisters pro 1855 Auskunft, worin die Amtsbriefe auf 30,919,000 und das dafür entfallende Porto, wenn dieselben portopflichtig wären, auf 39 Mill. Fr. geschätzt werden. In England genossen die Parlamentsmitglieder vor der Postreform Portofreiheit und dieselbe wurde so weit missbraucht, dass Handlungshäuser davon den möglichsten Nutzen zogen, indem grössere Firmen, wie Herz angiebt, mehr als 7000 fl. C.-M. jährlich dadurch gewannen. In England wurden darum auch mit Recht die Portofreithümer mit der Reform beseitigt.

Wenn aber in fremden Staaten der Missbrauch der Portofreithümer anerkannt wurde, so lässt sich wol nicht behaupten, dass in Deutschland die Portofreithumgeniessenden Personen bei Benutzung desselben die Goldwaage des Gewissens stets anwenden. Doch abgesehen von dem Missbrauch der Portofreithümer haben die verschiedenen Vereinsverwaltungen sehr verschiedene Principien und haben diesen Punkt der badische und königl. sächs. Abgeordnete in der letzten Postconferenz mit Recht erwähnt, bei welchen beiden Verwaltungen die Portofreithümer sehr beschränkt sind. In einem Staate begünstigt man Institute durch Verleihung des Portofreithums, die man in einem andern vielleicht gerade zu unterdrücken geneigt ist, und schliesslich weiss man nicht, wie viel Porto hierdurch dem Staate entgeht, wie gross das Geschenk ist.

In welchem Verhältnisse die portofreien Gegenstände in Preussen z. B. zu den Porto-Einnahmen stehen, lässt sich ungefähr aus Folgendem entnehmen. In den statistischen Nachrichten über den preuss. Postverkehr pro 4. Quartal 1853 ist angegeben, dass von 16 Millionen inländischen Briefpostgegenständen 5 Mill. portofrei, von 3 Mill. inländischen Fahrpostsendungen 566,000 portofreie befördert wurden. Welche Summe den Privilegirten durch diese portofreie Versendung erspart wurde, ist nicht ersichtlich.

Wenn die Einnahme der Postgefälle überhaupt als ein Theil der Einnahmen zur Bestreitung des Staatshaushalts betrachtet werden will, so scheint die Befreiung von diesen Porti für Private und Vereine nicht in der Billigkeit ihren Grund zu haben, denn einzelne Staatsangehörige werden auf Kosten der übrigen ohne Genehmigung der Stände von dieser Steuer befreit, und andere Staatsglieder und Corporationen, die vielleicht eben so sehr die Staatswohlfahrt begünstigen, entbehren dieser Vergünstigung.

Darum wäre es am zweckmässigsten und würde besonders zur Gleichheit der Verhältnisse im Postvereine beitragen, wenn der §. 34 des Postvereinsvertrags dahin abgeändert würde: Privatpersonen und Vereinen darf kein Portofreithum bewilligt werden und die früher bewilligten Portofreithümer erlöschen sofort.

Der §. 28 desselben Vertrags könnte dahin geändert werden: Portofreie Beförderung für die Correspondenzen und Sendungen in reinen Staatsdienstangelegenheiten darf nicht mehr stattfinden. Die betreffenden Staatsbehörden tragen die entstehenden Lasten selbst.

Für den Staat würde hierdurch im Ganzen keine Mehreinnahme oder Mehrausgabe entstehen, da ja dasjenige, was anderen Verwaltungsdepartements hierdurch zur Last kommen würde, in der Postcasse als Mehreinnahme erscheinen müsste. Dagegen hätte diese Aenderung den bedeutenden Vortheil, dass keine Portounterschleife eintreten können, und dass das Postdepartement der Fatalität enthoben wäre, die Berechtigung der portofreien Declarationen zu controliren und deren Missbrauch zu denunciren. Es wäre der weitere Vortheil gewonnen, dass die Verschiedenheit der portofreien Behandlung in den verschiedenen Postvereinsstaaten beseitigt wäre, was ungleich als der grösste Gewinn bezeichnet werden müsste.

Der Art. 40 des Vertrags bestimmt: So weit thunlich, soll die Auflösung der Postverträge mit fremden Staaten auch vor Ablauf derselben erzielt, und die neue Fassung nach den Bestimmungen des Vereins bewirkt werden. Die den Vertrag abschliessende Vereinsverwaltung tritt, so weit sie den Postverkehr anderer Vereinsverwaltungen, welche mit dem fremden Staate in keinem directen

Kartenwechsel stehen, vermittelt, bei dem Vertragsabschlusse als Bevollmächtigter der Vereinsstaaten auf.“ Hiernach können die einzelnen Verwaltungen wie früher mit den nicht vereinsländischen Postverwaltungen Verträge abschliessen und der Postverein erscheint dem Auslande gegenüber eben so wenig wie früher als eine feste Einheit, als eine achtunggebietende einige Macht. Möchten sich doch die Vereinsverwaltungen dahin einigen, dass sie bei Abschliessung von neuen Verträgen dem Auslande gegenüber nur als ein Ganzes auftreten. Gewiss werden sie in solcher Form für den deutschen Verkehr günstigere Resultate erzielen, als in dieser traurigen Vielheit, welche letztere das Ausland natürlich begünstigt.

Erfreulich ist es, anführen zu können, dass diese Bahn Frankreich gegenüber betreten wurde, die leider zwar noch zu keinem Resultate geführt hat, wie die Berichte aus der letzten Conferenz lauten. Möge man sich nicht beirren lassen und lieber auf die Separatbegünstigungen verzichten, die Frankreich vielleicht einzelnen Verwaltungen zukommen lassen will, um die Einheit nach Aussen nicht zu Stande kommen zu sehen.

Einen Wunsch vermögen wir hier nicht zu unterdrücken, der den deutsch-amerikanischen Postverkehr betrifft. Wir haben die Lage der Dinge in dieser Beziehung schon mehrfach im Handelsblatte erörtert gefunden. Wenn der Postverein als solcher, hinsichtlich dieses Punktes, die Initiative zum Segen des deutschen Verkehrs und Handels ergreifen wollte, so würde er des Dankes von ganz Deutschland gewiss sein. Es ist nicht Preussen, es ist nicht Sachsen, es ist nicht Hannover, es ist ganz Deutschland an dieser Frage betheiligt. Dadurch dass Deutschland nicht einig war, wurden dem deutsch-amerikanischen Verkehre und Handel alle möglichen Hindernisse früher in den Weg gelegt. Nur zu bekannt ist, was England aufgeboten hat, um die Bremen-Newyorker Linie in ihrem Entstehen zu ruiniren; wir brauchen nicht daran zu erinnern, welche Differenzen zwischen der Regierung von Washington und England in Folge davon entstanden, weil die Vereinigten-Staaten-Regierung ihr begonnenes Unternehmen durch England nicht zerstören lassen wollte. Das zerrissene Deutschland sah mit traurigem stummen Blick drein und musste

das Handeln der einigen Verwaltung von Nordamerika überlassen. Mögen Deutschlands Regierungen in der Gesamtvertretung als Postverein am Vorabend der Krisis für die Bremen-Newyorker Postlinie handelnd auftreten!

Indem wir den Postvereinsvertrag seither cursorisch verfolgten, führt uns derselbe jetzt zur Fahrpost.

Während bei der Briefpost der ganze Postverein als ein ungetheiltes Ganzes erklärt wurde, hat man sich dahin nicht einigen können, dass die Sendungen, welche zur Fahrpost gehören, in ähnlicher Weise behandelt werden. Vielmehr besteht der alte Missstand heute noch, dass jede Fahrpostsendung so viel getrennte Taxationen zu erfahren hat, als sie Postgebietsgrenzen auf ihrer Reise berührt. Dabei kommen denn auch die verschiedenen Münzwährungen wo möglich gleichzeitig zur Anwendung, so dass für eine Sendung ein Theil des Portos nach rheinischer, der andere nach der Thaler- und wieder ein anderer Theil nach der Währung des Conventionsfusses zu berechnen ist. So lange diese Einrichtung besteht, wird es nur den Postbeamten möglich sein, die Taxe zu berechnen; der Geschäftsmann ist dabei im Unklaren, ob er ehrlich behandelt worden ist oder nicht. Der weitere Missstand entsteht dadurch, dass das Porto im Verkehr der kleinen Postgebiete verhältnissmässig theurer ist, als auf grosse Strecken im Verkehre zweier grossen Postgebiete. Namentlich trifft dies die kleinen Geldsendungen. Dass man nicht für jeden Thaler eine besondere Abstufung gemacht hat, liegt ganz in dem Wesen des jetzigen Princip, dass aber das Porto für kleine Geldsendungen viel zu hoch gegriffen ist, kann nichtsdestoweniger nicht bestritten werden. Wählen wir ein einfaches Beispiel. Ein armer Tagelöhner aus Trendelburg (in Kurhessen) arbeitet in Damme (Oldenburg), und ist so glücklich, am Ende der Woche seiner Familie 4 Thlr. heimzuschicken, was wol schon eine hübsche Erübrigung genannt werden kann. Für diesen Thaler muss er für eine Entfernungsstrecke von etwa 47 Meilen an die Post 8 Sgr., sage 8 Sgr. Porto zahlen. Warum? Weil 4 Postgebiete bei der Versendung von Damme nach Trendelburg berührt werden. 8 Sgr. ist ja ein Tagelohn für den armen Mann. Dieses einzige kleine Beispiel spricht ein lautes Verdammungsurtheil über das jetzige Fahrposttaxprincip aus! Hält

man freilich das Beispiel daneben, dass 400 Thlr. von Berlin nach Triest, je nach dem Gewichte, auch nicht mehr als 8 Sgr. kosten, so liegt immerhin dafür keine Rechtfertigung darin, dass es für den kleinen Mann fast unmöglich ist, die Post zu Versendung von Geldbeträgen zu benutzen. Es lässt sich kein vernünftiger Grund dafür anführen, dass 1 Thlr. von Trendelburg nach Damme 4 Sgr. Assecuranzgebühr zahlen soll, während für 400 Thlr. von Berlin nach Triest 2 Sgr. (?) Assecuranz bezahlt werden. Die natürliche Folge dieses Uebelstandes ist die Versendung von kleinen Beträgen in Papiergeld, das in den Brief eingelegt und undeclarirt zur Post gegeben wird, wodurch denn so häufig schlecht bezahlte Beamten zu Spolirungen oder gänzliche Beseitigungen der Briefe verleitet werden, weil über die gewöhnlichen, unrecommandirten Briefe natürlich jeder Nachweis der Aufgabe, Versendung etc. unmöglich ist.

Preussen und Oesterreich haben der letzten Postconferenz in Wien einen neuen Taxirungsplan vorgelegt, wonach wenigstens die Nachtheile der Gebietsschranken beseitigt werden sollen. Der Plan bezweckt übrigens keine billigere Taxe im Allgemeinen, und dennoch wurde derselbe zur nächsten Conferenz zurückgewiesen, weil man von verschiedener Seite vorgab, keine bezüglichen Instructionen erhalten zu haben. Hoffentlich werden diese Instructionen für die nächste Conferenz erfolgen, die schon Mitte Mai eröffnet werden sollte.

Wenn man an jenem preussisch-österreichischen Vorschlage festhalten will, wonach für jede Fahrpostsendung das Porto nach dem Gewichte und der Entfernung mit Hinzufügung eines Grundportos berechnet wird und bei declarirtem Werthe eine Assecuranzgebühr erhoben wird, so sollte man wenigstens für die kleinen Geldsendungen eine Erleichterung eintreten lassen, dass deren Versendungskosten doch nicht in zu unnatürlichem Verhältnisse zu dem versendeten Werthe stehen. Im internen Taxisschen Verkehre wird ein Brief mit einem Thaler declarirtem Werthe, wenn er nicht 2 Loth wiegt, für die einfache Brieffaxe befördert.

Das Fahrpostporto im Allgemeinen wird seither berechnet nach den Entfernungen zwischen den postalischen Grenzen und den Abgangs- resp. Bestimmungsorten, wobei

für die Taxirung Grenzpunkte verabredet sind, bis zu welchen und von welchen ab gegenseitig die Berechnung und der Bezug des Portos erfolgt. Für jede Fahrpostsendung wird ein Gewichtporto für jede Taxirungsstrecke und ausserdem eine Assecuranzgebühr berechnet, wenn auf der Sendung ein Werth declarirt ist. Für jedes Pfund Gewicht wird $\frac{1}{2}$ Kr. C.-M. oder 2 Spf. oder der entsprechende Betrag in der Landesmünze berechnet, wobei ein Minimum von 3, 6 und 9 Kr. C.-M., 4, 2, 3 Sgr. oder 4, 8, 14 Kr. rheinisch als Minimum für eine Sendung bis zu 10 Meilen, oder von 10—20 M. oder über 20 Meilen angenommen ist. Für declarirten Werth werden pr. 100 fl. Werth 2 Kr. Assecuranzgebühr, für 100 Thlr. Werth 4 Sgr. Assecuranzgebühr bis 50 Meilen und das Doppelte für Strecken über 50 Meilen berechnet. Demnach kostet ein Brief mit 10 Sgr. Einlage auf dieselbe Entfernung, auf welcher derselbe ohne Werthangabe 4 Sgr. kosten würde, mindestens 4 Sgr. Porto, weil zwei Verwaltungsgebiete mindestens berührt werden und jede mindestens die Minimalgewichtstaxe von 4 Sgr. und die Assecuranzgebühr von 4 Sgr. anrechnet. Mag diese Taxberechnung für weite Entfernungen und hohe Beträge den Transport- und Arbeitskosten zweckentsprechend sein, für kleine Beträge und namentlich in jenem Kleinverkehr kleiner Staaten ist sie viel zu theuer. Wenn sechs Postgebiete berührt werden und die Sendung auf jedem der sechs Gebiete nur $\frac{1}{2}$ Meile weit transportirt wird, so sind die sechs Gebietsverwaltungen berechtigt, jede das Porto für eine Entfernung von 5 Meilen zu berechnen, überschliessende Lothe als ein volles Pfund, die Assecuranz für 100 Thlr. resp. fl. auch für den kleinsten Werth zu beanspruchen. Will man das Fahrpostregal nicht aus den Händen geben, so liegt es in der Billigkeit, dass man auch den Kleinverkehr von Geldsendungen nicht in der Weise hemmt und unterdrückt, wie es bei einer solchen Taxe der Fall ist. Fürchtet man sich aber, die declarirte Versendung kleiner Geldbeträge nehme durch eine der Entfernungen und dem Werthe entsprechende billige Taxe zu sehr überhand, so sind ja noch zwei weitere Versendungsmittel vorhanden, bei welchen das Postinstitut gar nichts riskirt. Es sind dies die Postnachnahme (Postvorschuss) und die baare Einzahlung (Zahlungsanweisung).

In dem ersten Falle erhebt die Post den Betrag baar von dem Empfänger des Briefs oder Packets und zahlt es dann erst an den Nachnehmer (Aufgeber der Sendung) aus in dem letztern erhebt sie das baare Geld von dem Aufgeber des Briefs und zahlt es an den Adressaten wieder aus. Diese beiden Einrichtungen gewähren der Post den Vortheil, dass sie keine Spoliationen, Beraubungen oder sonstige Betrügereien zu fürchten hat und gewähren dem Publikum den Vortheil, dass bei der Vereinigung der Aufgeber und Empfänger nur landesübliche Geldmünzen nöthig haben, während bei der Baarversendung der Versender oft erst Umwechslungen der Münzen vornehmen muss, wenn der Adressat in einem Bezirke wohnt, wo andere Münze landesüblich ist.

Sollten aber beide Einrichtungen practisch werden, so darf die Portoberechnung nicht wie seither geschehen. Seither hatte es den Anschein, als wünsche man den Gebrauch dieser Einrichtungen nicht. Für den Brief, auf welchen die baare Einzahlung gemacht oder der Vorschuss nachgenommen wird, berechnet man gegenwärtig nicht das gewöhnliche Briefporto von 4, 2, 3 Sgr. etc., sondern weil derselbe pr. Fahrpost befördert wird, muss er das Minimalgewichtsporto, wie andere Fahrpostgegenstände, zahlen. Ausserdem wird für Postnachnahmen pr. Thaler und den Theil eines Thalers $\frac{1}{2}$ Sgr. erhoben, so dass für eine Nachnahme im Betrage von 40 Thlrn. von Trendelburg nach Damme (wie schon angeführt, etwa 17 Meilen Entfernung) 24 Sgr. Postporto berechnet wird. Unter solchen Umständen hat man die Nachnahme bis zu Beträgen von 50 Thlrn. gestattet; aber wer mag dieselben benutzen? Die Einzahlungen hat man dagegen nur bis zu Beträgen von 40 Thlrn. oder $17\frac{1}{2}$ fl. rheinisch erlaubt, und soll ausser dem Minimalgewichtsporto $\frac{1}{4}$ Sgr. pr. Thaler Einzahlung berechnet werden. Auch dieses Porto ist noch viel zu hoch, und der Betrag, bis zu welchem eingezahlt werden kann, viel zu niedrig. Gerechtfertigt ist nur für Nahnahme, wie für Einzahlung eine Taxe für den Brief auf gerade Entfernung, wie für jeden ordinären Brief und ausserdem eine entsprechende Gebühr für die Arbeit bei der Uebergabe an die Post und von dieser an den Adressaten. Diese Arbeit wird ziemlich dieselbe bleiben, ob man 2 oder 3, 40 oder

20 Thlr. einzahlt, wenn man zugleich bei einer Erweiterung der Einzahlungsbeträge anordnete, dass Scheidemünzen nur zur Ausgleichung und für Beträge bis zu 4 Thlr. angenommen werden, denn das Zählen des Geldes kann den einzigen Arbeitsunterschied machen. Das Buchen der Beträge bleibt sich gleich, ob 5 Sgr. oder 50 Thlr. eingezahlt werden.

Es wäre als ein wahres Glück für die Ehre des Postbeamtenstandes zu betrachten, wenn solche Anordnungen hinsichtlich der Versendung der kleinen Geldbeträge getroffen würden, dass der Schmuggel aufhörte; anders als Schmuggel kann doch die Versendung von Geld in Briefen, ohne dasselbe zu declariren, nicht bezeichnet werden. Es geschieht, um entweder das höhere Porto für Geldsendung zu sparen oder, weil man die Verpackungsvorschrift zu belästigend findet. Freilich ist es für den Tagelöhner, der die Woche durch den Spaten geführt hat, ein hartes Stück Arbeit, am Sonntag zu dem ersparten Wochenlohn auch noch einen Brief an die Familie zu schreiben und endlich gar noch die diffizilen Verpackungsbestimmungen der Post zu beobachten, die vielleicht ein ungefälliger Postbeamte dem armen Manne noch recht unverständlich oder gar nicht erklärt. In dieser Beziehung wären namentlich die Einzahlungen zu empfehlen, weil hierzu nichts erforderlich ist, als das baare Geld und die Adresse. Ein Glück wäre es darum für die Ehre des Beamten, wenn die heimliche Versendung beseitigt würde, weil ein unredliches Individuum an einem Postbureau den guten Ruf der Beamten der ganzen Umgegend untergraben kann, und weil es oft so schwer ist, dieses Individuum, das sich mit der Spoliation oder gänzlichen Beseitigung von Briefen befasst, herauszuspüren, um es alsdann auf der That ertappen zu können. Es ist ein trauriges Zeichen der Zeit, dass die Kunst der *cabinets noirs* auch zu solchen Zwecken angewendet wird; freilich kann eine unedle Kunst nicht leicht in den Dienst edler Zwecke treten. Das heimliche Eröffnen von Briefen ist durch das Verfahren selbst schon gebrandmarkt, und zu welchem Resultat es führt, hat neulich die Augsb. Allg. Zeit. hinsichtlich der Versendung von Nachrichten über die Friedensconferenzen berichtet. In Nr. 68 der genannten Zeitung, datirt Paris, 5. März, lautet die Stelle: „Sicherem Vernehmen nach trieb man die Vor-

sicht (Seitens der Bevollmächtigten) so weit, die Verpflichtung zu übernehmen, keine Depesche, welche auf die Arbeit des Congresses Bezug hat, mittelst der Post zu befördern, sondern die Bevollmächtigten der verschiedenen Mächte sind angehalten, alle Berichte, welche sie ihren Höfen über den Gang der Conferenzen unterbreiten, durch Cabinetscouriere zu expediren. Aus gewissen Anzeigen muss man allerdings schliessen, dass das sogenannte schwarze Cabinet in den meisten Staaten abermals *in floribus* steht, die Diplomaten wissen dies am besten. Sie mögen den Nutzen, den sie aus dieser Institution zu ziehen pflegen, nicht als Waffe gegen sich selbst kehren lassen. . . .“ Solche Früchte tragen solche Künste!!

Zu §. 62. Warum die Postanstalt nur innerhalb eines halben Jahres Ersatz leistet, ist eigenthümlich und in manchen Fällen hart. Im Allgemeinen ist es freilich mehr als genügend, die Zeit, innerhalb welcher die Post Garantie leistet, auf ein halbes Jahr festzusetzen. Allein einzelne Fälle können vorkommen, durch eintretende grössere Reisen, Todesfälle etc., dass die Zeit unabsichtlich überschritten wird und es die Verhältnisse nicht möglich machen, früher zu reclamiren. Warum will die Post alsdann nicht mehr für den richtigen Nachweis eintreten, resp. im Verlustfall für den Schaden eintreten, da sie doch die Uebernahme nicht ableugnen kann und da ihr dieselben Hülfsmittel zu Gebote stehen, als vor Ablauf des halben Jahres? Namentlich wäre aber, sobald die Postanstalt selbst ein Abhandenkommen entdeckt, vor Allem erforderlich, dass sie durch officiële Organe die Thatsache bekannt macht, damit von jeder möglichen Seite dahin gewirkt wird, den Thäter zu ermitteln, und die Interessenten rechtzeitig ihre Reclamationen erheben können. Wenngleich keine rechtliche Verbindlichkeit hierzu besteht, so musste es um so mehr als eine moralische Pflicht angesehen werden, deren sich das Postinstitut als solches nicht entschlagen sollte, weil das Publikum im Allgemeinen ein ungeheures Zutrauen in die Pflichterfüllung der Individuen setzt und die Post auch desselben bedürftig ist, wenn die Anstalt blühen soll.

Wir wünschen im Interesse des deutschen Publikums ein unbegrenztes Freigeben der Fahrpost nicht, und wenn man die Einrichtungen anderer Staaten entgegenhält, so

können wir nicht verschweigen, dass selbst England das Bedürfniss ähnlicher Einrichtungen, wie die unserigen, klar dadurch ausspricht, dass es den eigentlich zur Briefpost nicht gehörigen Ballast von Päckereien etc. mehr und mehr sich anhängt. Als ein Ballast wurde schon von Fachmännern die Fahrpost in Deutschland bezeichnet, und England dehnt sein sogenanntes Bücherpostwesen und seine Geldversendungseinrichtung (pr. Einzahlung) täglich mehr aus: Beweis genug, dass das Bedürfniss hierzu existirt. Sprechen wir deshalb für Erhaltung des Regals, aber für Erhaltung in einer Weise, dass der Verkehr nicht gehemmt und gedrückt wird, sondern dass die Einrichtungen den Verhältnissen entsprechen. Dann wird wol das finanzielle und das wirthschaftliche Interesse zusammentreffen. Je bequemer und leichter die Einrichtungen, je entsprechender die Taxen als eine Vergütung für Arbeit und Transport geregelt werden, um so mehr wird die Masse des Materials zunehmen. Der Kaufmann, der in der Regel seine Geschäfte vom finanziellen Standpunkte behandelt, strebt mehr darnach, kleine Gewinne mit häufigem Umschlage seines Capitals als grosse Gewinne mit langsamem Umschlage zu machen, und er findet in der Regel bei diesem Principe bessere Rechnung, als beim umgekehrten.

Neben der Erhaltung des Brief- und Fahrpostwesens als Regal erscheint es einerseits als eine Pflicht und verspricht andererseits keinen Verlust — die bessere Organisation des Landpostwesens. Die bestehenden Einrichtungen sind noch sehr mangelhaft und sind nicht geeignet, einem sehr grossen Theile der Bevölkerung die erforderliche Regelmässigkeit und Schnelligkeit der Beförderung zu gewähren, wie es das Interesse des Handels und des Verkehrs zu bedürfen scheint. Manche Geschäfte können auf dem platten Lande nicht gedeihen, weil ihnen die Zuführung der Nachrichten und die Uebermittlung von Transportobjekten nicht in ähnlicher Weise zu Gebote steht, wie jenen Orten, die mit Postanstalten versehen sind. In der Regel gelangen die Briefschaften, Zeitungen u. dergl. von einer Stadt Deutschlands nach einer viele Meilen weit entfernten andern Stadt schneller als von dem Postorte in die dazu gehörigen Dörfer. Hierdurch sind die Bewohner der Dorfschaften in die Nothwendigkeit versetzt, ihre Ver-

sendungsobjecte, wenn es Eile hat, durch Expressen zur nächsten Post zu schicken oder dieselben mehrere Tage liegen zu lassen. Wenn regelmässige Verbindung durch die Postanstalt hergestellt wäre, so müsste natürlich der Briefwechsel bedeutend zunehmen, wie er auch in den Städten durch verbesserte Einrichtungen erfahrungsgemäss zunimmt. Im Herzogthume Braunschweig hat man den Anfang gemacht, und es ist nicht zu bezweifeln, dass Braunschweig sehr bald die wohlthätigen Folgen erntet. Es gab eine Zeit, in welcher nur die Städte an grossen Poststrassen die Vortheile regelmässiger Postverbindung genossen. Jetzt sind wol alle Städte und Städtchen Deutschlands mit Posten versehen, und als nächstes Ziel ist die Postverbindung aller Ortschaften mit der nächstgelegenen Poststelle zu betrachten. Gute Postverbindungen heben den Verkehr, den Wohlstand und die Bildung. Früher hätte freilich die beste Posteinrichtung dem Landvolke wenig genützt, da die Schreibkunst auf dem Lande nur ein Eigenthum Weniger war; heutzutage ist aber fast jeder Bauer und Tagelöhner im Stande zu schreiben und darum Gebrauch von den Postverbindungen zu machen. Darum ist es zeitgemäss und finanziell gewiss nicht nachtheilig, dem platten Lande die Vortheile regelmässigen Postverkehrs zuzuwenden. In Frankreich, woselbst die Schreibkunst noch lange nicht in dem Maasse wie in Deutschland Gemeingut geworden ist, macht man in dieser Beziehung sehr bedeutende Anstrengungen von Seiten der Postverwaltung, und hat die Correspondenzvermehrung hierdurch einen ungeheuren Aufschwung erhalten, wie in einer frühern Nummer des Handelsblatts durch Zahlen nachgewiesen wurde. Möge darum der Postverein diesen Gegenstand zur gemeinschaftlichen Sache machen und diese Lücke im deutschen Postverkehre recht bald ausfüllen.

Fassen wir dasjenige, was das deutsche Postwesen nach unserer Ansicht auf den den Verkehrs- und Handelsinteressen entsprechenden Standpunkt erheben müsste, in wenigen Worten zusammen. Die sämtlichen, zu dem deutsch-österreichischen Postvereine gehörigen Staatsgebiete sollen nicht allein bezüglich der Briefpost und Zeitungs-spedition, sondern auch bezüglich der Fahrpost ein ungetheiltes Ganze darstellen, in Folge dessen alle der Post

innerhalb dieses Gebiets zur Beförderung zukommenden Gegenstände ohne Rücksicht auf die Territorialgrenzen, einzig mit den verabredeten gemeinschaftlichen Portotaxen belegt werden. Für den Wechselverkehr, wie für den Binnenverkehr der Vereinsverwaltungen gleiche Gesetzgebung, gleiche Reglements, Gleichheit der Taxen, Einheit in Münze und Gewicht, möglichste Beschleunigung in der Beförderung der Versendungsgegenstände, Beseitigung des Transitballastes und Errichtung einer Centralstelle, welche die gleiche Ausübung dieser Bestimmungen überwacht, welche die Reglements ausarbeitet und deren Interpretation bis ins Detail zu besorgen hat, einer Centralstelle, welche die Aufgabe übernimmt, das Postroutenwesen für den ganzen Verein mit der einzigen Rücksichtnahme zu leiten, überall diejenige Route zur Benutzung anzuweisen, welche die schnellste Beförderung darbietet, welche endlich die Aufgabe hat, die sorgfältigsten statistischen Notizen über den Postverkehr zu liefern, um hierdurch für die zeitweise abzuhaltenden Conferenzen der Bevollmächtigten zuverlässiges Material zur Beurtheilung über die Erfolge der gegebenen Bestimmungen und der obwaltenden Bedürfnisse zu liefern. Dies sind die wichtigsten Erfordernisse zur bessern Fortentwicklung des deutschen Postwesens.

Bezüglich der Taxen erscheint eine niedrigere Brieftaxe für die Entfernung weniger Meilen sachgemäss; hinsichtlich der Beförderung von Geldsendungen von geringem Betrage und für geringe Entfernung wäre eine bedeutend billigere Taxe nöthig, namentlich die Versendung pr. Einzahlung sollte protegirt werden, um die undeclarirte Versendung in Briefen zu beseitigen.

Bessere Ausbeutung des Postwesens durch Ausdehnung und Hebung des Landpostverkehrs könnte nur erfreuliche Früchte tragen.

Wenn hierzu eine kräftige, einheitliche Vertretung des Postwesens dem Auslande gegenüber stattfände, so dürfte das deutsche Postwesen ein Muster für das Ausland werden, und würde die Staatswohlfahrt bedeutend gehoben werden, gewiss ohne die Ertragsfähigkeit des Postwesens selbst zu mindern.

Aphorismen über das Postwesen.

(Fortsetzung zu S. 246).

Im Königreiche Sachsen sind dem Postzwange unterworfen und dürfen daher nur durch die Staats-Postanstalt befördert werden:

a) alle versiegelte, zugeklebte, unter Kreuz- oder Streifband gelegte, oder sonst verschlossene Briefe oder andere Schriften, im Gegensatze von ganz offenen, geschriebenen oder gedruckten Benachrichtigungen;

b) alle Packete bis zu dem Gewichte von zwanzig Zollpfund einschliesslich, jedoch mit Ausnahme solcher Sachen, welche mit den Posten überhaupt nicht versendet werden dürfen, ingleichen solcher Gegenstände, welche die Postanstalten von der Beförderung mit der Post zurückzuweisen instructionsmässig befugt sind.

Dieses Verbot bezieht sich eben so auf eine unentgeltliche, als auf eine gegen Entgelt bewirkte Beförderung der unter a) und b) bezeichneten Gegenstände.

Gesammelte, d. h. von verschiedenen Absendern herrührende, für einen oder verschiedene Empfänger bestimmte Briefe dürfen zur Versendung mit der Post nicht beigeschlossen, eingeschlagen, zusammengepackt oder einer Packetsendung beigepackt werden, um sie durch den auf der Adresse einer solchen Brief- und beziehentlich Packetsendung angegebenen Empfänger bestellen oder beziehentlich mit der Post weiter senden zu lassen.

Als Packete, d. h. als verpackte und deshalb dem Postzwange unterliegende Sendungen werden alle Gegenstände betrachtet, welche sich in einer verschlossenen (versiegelten, zusammengeklebten etc.) Umhüllung (Emballage) befinden oder in Kisten, Koffer, Fässer oder andere haltbare Behältnisse oder Umschläge eingeschlossen sind und, wenn auch unversiegelt, zur Versendung gelangen; im Gegensatze von lediglich des äussern Zusammenhaltens wegen oder zum Schutze gegen äussere Verunreinigung leicht umhüllten beziehentlich umschnürten Gegenständen, z. B. Büchern in leichtem nur mit Bindfaden umschnürten Um-

schlage, wie solcher namentlich im buchhändlerischen Verkehre gebräuchlich ist, Zucker in verpackten Broden, die sich lediglich in ihrer gewöhnlichen umschnürten Hülle befinden.

Bei mehreren unter einer Adresse oder mittelst eines Frachtbriefes zur Versendung gelangenden Packeten entscheidet in Bezug auf die Postzwangs-Pflichtigkeit nicht das Gesamtgewicht der Sendung, sondern das Gewicht jedes einzelnen Packets. Auch wird die Postzwangs-Pflichtigkeit dadurch nicht ausgeschlossen, dass dem Gegenstande der Sendung andere Dinge zu dem Zwecke, um für das Packet ein Gewicht von mehr als zwanzig Zollpfund zu erreichen, beige packt werden. Wenn jedoch mehrere Packete, deren jedes oder wovon einzelne ein Gewicht bis zu zwanzig Zollpfund nicht haben, von einem Absender an einen Empfänger und mittelst eines Frachtbriefes, sei es zusammengepackt oder in einzelnen Packeten, versendet werden, und weder der Aussteller des Frachtbriefes diese mehreren Packete von verschiedenen Absendern gesammelt hat, noch die unter einer Adresse abgehende Sendung zur Weiterbestellung an verschiedene Empfänger bestimmt ist, so soll nicht das Gewicht der einzelnen Packete, sondern das Gesamtgewicht der Sendung in Bezug auf die Postzwangspflicht als entscheidend angesehen werden.

Eine besondere Ausnahme von der Postzwangspflichtigkeit findet rücksichtlich derjenigen Muster und Proben statt, welche zu einer nicht postzwangspflichtigen Sendung gehören, mit derselben zugleich zur Beförderung gelangen und somit als Bestandtheile derselben Sendungen zu betrachten sind, auch wenn sie in besondere Packete von postzwangspflichtigem Gewichte verpackt und der Sendung, zu welcher sie gehören, unter derselben Adresse (offenem Frachtbrief) beigegeben sind.

Jeder postzwangspflichtige Gegenstand, welcher aus einem inländischen, mit einer Postanstalt nicht versehenen Orte abgesendet wird oder vom Auslande kommt, gleichviel ob er im Inlande verbleiben oder durch dasselbe transitiren soll, muss bei der nächsten auf dem gewöhnlichen Wege nach dem Bestimmungsorte gelegenen inländischen Postanstalt, welche nicht auf Nebenwegen umgangen werden darf, zur Weiterbeförderung mit der Post eingeliefert

werden, insofern nicht der Adressat im Orte oder Bestellkreise dieser nächsten inländischen Postanstalt selbst wohnt. Ueberhaupt leidet der Postzwang keine Anwendung auf Versendung aus Orten, von wo ab, und nach Orten, wohin Postbeförderung überhaupt nicht oder wenigstens nicht an dem zur Absendung bestimmten Tage stattfindet, ebenso wenig auf die blosse Orts- oder Landbestellung innerhalb des Bestellkreises einer und derselben Postanstalt, selbst wo regelmässige Stadt- und Landpostboten-Einrichtungen bestehen.

Durch expresse und nur von einem Absender für ihn oder seine Familie (Ehegatten, Kinder oder andere in seinem Hausstande mit lebende Angehörige) abgeschickte Boten oder Führer dürfen auch postzwangspflichtige Gegenstände befördert werden. Der Begriff der Beförderung mittelst eines expressen Boten wird nicht ausgeschlossen, wenn ein solcher zur Zurücklegung seines Weges die Eisenbahn oder ein sonstiges Fortkommen benutzt.

Die Privat-, wie auch die Staats-Eisenbahnverwaltungen haben die Befugniss, ihre eigene Dienstcorrespondenz, beziehentlich nebst den dazu gehörigen Akten und Dienst-sachen, mit Einschluss der Geldsendungen, zwischen ihren Dienststellen und Beamten selbst zu befördern und durch das ihnen untergebene Dienstpersonal bestellen zu lassen. Zwischen andern Behörden oder von und an Privatpersonen dürfen aber die genannten Verwaltungen postzwangspflichtige Gegenstände (Briefe und Packete) nicht befördern, auch wenn diese Eisenbahn-Dienstangelegenheiten betreffen.

Wer verschlossene Briefe oder andere postzwangspflichtige Gegenstände ausser in den nachgelassenen Fällen, zur Beförderung annimmt, selbst oder durch Andere sammelt oder befördert, wird mit einer Geldbusse von zehn Thalern für jeden verbotswidrig angenommenen, eingesammelten oder beförderten Brief oder anderen postzwangspflichtigen Gegenstand bestraft. Den zur Verrichtung stationsweiser Fracht- oder regelmässiger Personenfahren concessionirten Fracht- oder Botenfuhrleuten oder Lohnkutschern kann überdies zugleich die ertheilte Concession wieder entzogen werden. Ausser der gedachten Geldstrafe ist der Uebertreter auch das taxmässige Postporto für die verbotswidrig

an- oder mitgenommenen Briefe oder anderen Gegenstände zu erlegen verbunden.

Mit einer Geldbusse von fünf Thalern wird bestraft, wer gesammelte Briefe beischliesst, einschlägt, zusammen- oder beipackt und solchergestalt unter anderer Adresse als der einer Postanstalt (vergl. unten) zur Post aufgibt. Im ersten Rückfalle wird diese Strafe auf das Doppelte, und in jedem ferneren Rückfalle auf das Vierfache des obigen Strafsatzes erhöht. Ueberdiess sind in jedem Falle die beigeschlossenen, eingeschlagenen, zusammen- oder beigepackten Briefe, ohne Rücksicht auf die etwa beziehentlich nach deren Gesamtgewichte bereits geschehene Frankatur der Sendung, einzeln auszutaxiren und zwar mit dem nach ihrem Gewichte und nach der Entfernung zwischen dem ursprünglichen Aufgabe-Ort und dem Bestimmungsorte ausfallenden tarifmässigen Porto zu belegen. Werden jedoch einzelne Briefe, gleichviel ob sie gesammelte in dem oben angegebenen Sinne sind oder nicht, eingeschlagen, zusammen- oder beigepackt, unter der Adresse einer Postanstalt zur Post gegeben, so hat bei der empfangenden Postanstalt lediglich die Einzel-Austaxirung in der vorbemerkten Maasse stattzufinden.

Können die vorerwähnten zuerkannten Geldstrafen wegen vorhandenen Unvermögens weder von dem eigentlichen Uebertreter, noch von einem etwa subsidiarisch dafür Verhafteten eingebracht werden, so tritt gegen den Ersteren eine verhältnissmässige Gefängnisstrafe ein, die jedoch in keinem Falle die Dauer von acht Wochen übersteigen darf und von derjenigen Behörde auszusprechen ist, welche in erster Instanz erkannt hatte.

Den Polizei-, Zoll- und Steuerbeamten steht die Befugniss zu, gegen etwaige bei Gelegenheit ihrer eigenen Dienstverrichtungen wahrgenommenen Postcontraventionen einzuschreiten, oder auch sonst, beziehentlich auf Requisition der Postbeamten, zur Verhütung, Entdeckung und Bestrafung solcher Contraventionen mitzuwirken.

Im Königreiche Hannover sollen nach der Postordnung vom 4. Septbr. 1755, welche übrigens nur für die ältern Provinzen des Königreichs (die ehemaligen Kurlande) Gültigkeit hat, keine Botenläufer geduldet werden, welche an gewissen Tagen und Stunden mit der Beförderung von

Briefen und Packereien sich befassen. — Durch die von Städten und Gilden unterhaltenen Boten darf dem Postwesen kein Abbruch geschehen. Leuten, welche Victualien und sonstige Sachen aus einer Stadt in die andere bringen, ist es zwar nicht verboten, gelegentlich Briefe zu befördern, doch dürfen darin keine gewissen Zeiten und Stunden des Abgehens und Ankommens inne gehalten werden. Es ist Jedermann ohne Einschränkung gestattet, seine Briefe durch expresse Boten zu bestellen, doch dürfen diese, bei willkürlicher Strafe, nicht Briefe sammeln und nachher bestellen.

In den Provinzen des Königreichs, in denen das preussische Landrecht gilt, sind die Bestimmungen der preussischen Verordnung vom 12. Juni 1804, auch der Postordnung vom 20. Novbr. 1782, maassgebend, wornach „alle versiegelte und verschlossene Briefe, wohin auch die zugehöret gehören, ingleichen alle Packete von 40 Pfund und darunter, desgleichen alle baaren Gelder, ungemünztes Gold und Silber, Juwelen und Pretiosa, ohne Unterschied des Gewichts, nur durch die Post verschickt werden dürfen“. Will Jemand, besonderer Umstände oder Ursachen wegen, sich eines Reisenden, eines Fuhrmanns oder Schiffers, oder überhaupt einer sich anbietenden Gelegenheit, zur Fortschaffung seiner Briefe oder postmässigen Packete bedienen, so muss der Reisende, Fuhrmann oder Schiffer etc. vor der Abreise im Postamte sich melden, darüber eine ordentliche Karte entnehmen, solche im Postamte des Bestimmungsortes abgeben, und das gesetzmässige Porto davon berichtigen. Bei Versendung durch expresse Boten bedarf es in der Regel der Meldung im Postamte und Ertheilung der Postkarte nicht. — Contravenienten werden mit einer Strafe von 10 Thlrn. für jeden Brief, und von 50 Thlrn. für jedes Packet bedroht.

Zu Gunsten der Post ist der Eisenbahnverwaltung die Beschränkung aufgelegt: Briefe, Zeitungen, Gelder unter 1000 Thlr. und Packereien bis zu dem Gewichte von 15 Pfund für eigene Rechnung nicht zu befördern.

Das ursprüngliche Verbot des Wechsels der Gespanne und des gegenseitigen Zuführens von Reisenden (Verordnung vom 12. April 1824 II. 1 und 2, und Verordnung vom 25. Juni 1822. 3) und das Verbot des Aufsuchens und

Anwerbens der Reisenden in Wirthshäusern, auf den Schiffen und sonst an öffentlichen Orten (Verordnung vom 25. Juni 1822. 1) soll versuchsweise gegen diejenigen Miethkutscher nicht geltend gemacht werden, welche nur Reisende und ihre Effecten befördern, aber keine Briefe oder postmässig verpackte Packete annehmen, um sie selbst oder durch Andere zu bestellen. Wenn dagegen ein Miethkutscher der Beförderung von Briefen und postmässig verpackten Packeten sich nicht enthält, sollen die fraglichen Vorschriften ihrem ganzen Umfange nach wider ihn zur Anwendung kommen.

Demgemäss ist es den Postbureaux zur Pflicht gemacht:

a) auf diejenigen Miethkutscher, welche zugleich Briefe und postmässig verpackte Packete befördern, mit Fleiss zu achten und selbige bei den betreffenden Polizei-Obrigkeiten wegen Uebertretung der fraglichen Verbote zu denunciiren;

b) angelegentlich darüber zu wachen, ob Miethkutscher Briefe regelmässig sammeln, befördern und selbst oder durch Andere bestellen, dergleichen Uebertretungen zu constatiren und zu diesem Zwecke die Landgensdarmen, sowie nöthigenfalls die Polizei-Obrigkeiten um Hülfe anzusprechen, dann aber, ohne ein Verfahren gegen solche Miethkutschen zu veranlassen, unter Einsendung der Protocolle an das General-Post-Directorium zu berichten.

„Uebrigens haben die Zeitverhältnisse es mit sich gebracht“, sagt jedoch die Dienst-Instruction vom Jahre 1856, „dass die angeführten Bestimmungen, mit Ausnahme der der Eisenbahnverwaltung auferlegten Beschränkung ausser Anwendung gekommen sind“.

Die Postordnung des Grossherzogthums Sachsen-Weimar-Eisenach bestimmt: „Namentlich darf, ausser dem zum leichtern Verkehr und Handel hin und wieder bestehenden unentbehrlichen gemeinen Botenwesen, bei 40 Thlr. Geldbusse oder, im Falle der Unvermögenheit, bei angemessener Gefängnisstrafe, kein Reisender, Kutscher, Fuhrmann, Gerichtsbote, Soldat, oder wer es sonst sei, an solchen Orten, wo sich eine Postanstalt befindet, zur Post sich eignende und an Orte, welche ohne Umwege ebenfalls von der Post erreicht werden, bestimmte Briefe, Gelder und Packete für Bezahlung sammeln und bestellen, und was jenes Botenwesen betrifft, so dürfen Boten in oder bei der-

gleichen Orten, welche sich ohne merkliche Umwege in unmittelbarem oder mittelbarem regelmässigem Postverkehr mit einander befinden, nur Packete, die nicht unter 40 Pfund schwer sind, wol aber Lebensmittel und solche Gegenstände auch minderen Gewichts gegen Bezahlung sammeln und hin und her befördern, die zur Versendung mit der Post nicht geeignet sind.

Desgleichen ist den Fuhrleuten bei derselben Strafe verboten, nicht mit zu ihren Frachtgütern gehörende Briefe und Frachtstücke unter 25 Pfund anzunehmen und zu befördern; es wäre denn, dass ein solches geringeres Frachtstück mit andern an denselben Empfänger bestimmten Waaren zusammengeladen worden wäre, oder solche Gegenstände enthielte, die entweder gar nicht, oder nicht füglich durch die Post befördert werden können.

Zur bessern Entdeckung des Unterschleifs soll den Postbeamten die Befugniss zustehen, bei geschöpftem erheblichen Verdachte die Fuhrwagen oder Karren am Orte, wo sie anhalten, oder auch nach Beschaffenheit der Umstände bei der Ausfuhr im Thore, durch die Orts-Polizei- oder Gerichtsbehörde untersuchen und nachsehen zu lassen, ob sie verbotene Frachtstücke geladen haben. Es hat aber die Postanstalt, wenn sich ihr gehegter Verdacht ungegründet befindet, dann, wie sich von selbst versteht, die Versäumniss, Umlade „und sonstigen Kosten zu tragen.“

Die Post-Verordnung für das Herzogthum Braunschweig vom 13. August 1832 enthält in dieser Beziehung folgende Bestimmungen: „Zur ausschliesslichen Beförderung durch die Post gehören alle versiegelte und auf jede andere Weise verschlossene Briefe, zu welchen auch dergleichen Frachtbriefe zu rechnen sind, alle postmässigen Packete bis zu 20 Pfund (bei Eisenbahnen bis zu 45 Pfund), alle Geldsendungen und Zeitungen.

Postmässig sind alle Kisten, Koffer, Fässer und überhaupt alle durch irgend eine Emballage zu einem Packete geformten Gegenstände bis zu einem Gewichte von 20 Pfund incl., mit Ausnahme von rohen Landes-Producten, Watten, Glas- und Thon-Waaren und allen denjenigen Gegenständen, welche von der Beförderung durch die Posten ausgeschlossen oder deren Beförderung nur auf Gefahr des Absenders geschehen kann.

Die ausschliessliche Beförderung von Geldern in Kupfermünze durch die Posten erstreckt sich nur auf das Gewicht von 20 Pfund.

Von der (ausschliesslichen) Beförderung durch die Posten sind auch ausgeschlossen: alle durch die braunschweigischen Lande transitirenden Packereien, Gelder etc., welche vor Eintritt in dieselben nicht mit der Post befördert worden, auf dem braunschweigischen Landesgebiete nicht umgeladen werden, oder nach dem Austritte, auf fremdem Territorio nicht zur Abgabe an die Post bestimmt sind.

Wenn Jemand in den braunschweigischen Landen sich eines Reisenden, Fuhrmanns oder einer sich sonst darbietenden Gelegenheit zur Besorgung von Briefen oder anderer, für die Post gehöriger Gegenstände gegen eine Vergütung irgend einer Art bedienen will, so muss der Absender oder Besorger sich vor der Abreise bei der Orts-Postanstalt melden und für Briefe das volle, für andere Gegenstände aber das halbe Postgeld bezahlen, worüber, Behuf nöthiger Legitimation, eine Bescheinigung *gratis* ertheilt werden soll.

Von Orten, wo keine Postanstalten vorhanden, darf bei Versendung von Briefen und Sachen ohne Unterschied, jede selbst gewählte Gelegenheit benutzt werden.

Durch expresse Boten etc. kann Jedermann jede beliebige Sendung beschaffen lassen, jedoch muss ein solcher expresser Bote nur von einem Absender gedungen sein und nur Briefe und Packete dieses einen Absenders befördern.

Ein Fuhrmann, der von verschiedenen Personen befrachtet ist, kann jede Art von kleinen Packeten von einem Absender für einen Empfänger bestimmt, insoweit befördern, wenn die Packete etc. zusammengenommen, das Gewicht von 20 Pfund übersteigen.

9.

Auf das dem Staate vorbehaltene Recht zur ausschliesslichen Beförderung von Briefen etc. wird auch, wenigstens zum Theil, das Telegraphen-Regal gegründet. So heisst es in den Motiven zu dem preussischen Gesetz-Entwurfe über den Telegraphen-Betrieb, welcher am 5. Januar 1855 den Kammern zugegangen ist, wie folgt:

Die Telegraphie wird im Wesentlichen als ein Staats-Institut betrachtet und nur den Eisenbahn-Gesellschaften wird die Anlage und Benutzung electro-magnetischer Telegraphen unter den durch diesen Zweck bedingten Maassgaben gestattet. Dagegen stehen der Freigebung der Telegraphie an die Privat-Industrie in politischer, commercieller und finanzieller Beziehung gewichtige Bedenken entgegen. In politischer Beziehung ist eine Ueberwachung des telegraphischen Correspondenzwesens selbstredend von höchster Wichtigkeit; eine solche Ueberwachung kann aber nur dann wirksam ausgeübt werden, wenn die Anstalten selbst unter der unmittelbaren Verwaltung der Staatsregierung stehen. Für die commerciellen Beziehungen wäre es äusserst gefährlich, wenn z. B. die freie Benutzung des Telegraphenwesens durch die Privat-Industrie im Interesse der Börsen-Speculation ausgebeutet würde. Endlich ist in finanzieller Beziehung zu beachten, dass durch das Postregal dem Staate die Einkünfte aus der Briefversendung gesichert sind. Diese Einkünfte würden ohne Ersatz geschmälert werden, wenn, bei der immer zunehmenden Benutzung der Telegraphen zu Correspondenzzwecken, der dadurch erzielte Gewinn der Privat-Industrie anheimfiele. In diesem Sinne haben auch die Staatsregierungen den Betrieb des Telegraphenwesens beschränkt. In Oesterreich ist seit 1847 weder Einzelnen noch Gesellschaften die Errichtung von Telegraphen gestattet. In Frankreich darf, nach dem Decrete vom 27. Decbr. 1854, keine Telegraphenlinie errichtet noch zu brieflichen Mittheilungen benutzt werden, als durch die Regierung oder mit ihrer besondern Bewilligung. Auch in der Schweiz ist durch das Bundesgesetz vom 23. Decbr. 1854 die Errichtung von Telegraphen als ausschliessliches Recht des Bundes anerkannt worden. Dagegen findet es wol kein Bedenken, solche Anlagen zu gestatten, welche zum eigenen Gebrauch des Unternehmens bestimmt sind, z. B. zur Verbindung landwirthschaftlicher und gewerblicher Etablissements, natürlich unter dem Vorbehalte des Widerrufs, da möglicher Weise ein zunächst unverfänglich erscheinendes Unternehmen zu missbräuchlichen Zwecken benutzt werden könnte. Die hier angedeuteten Gesichtspunkte liegen dem preussischen Gesetz-Entwurfe über den Telegraphen-Betrieb

zu Grunde, welcher am 5. Jan. 1855 den Kammern zugegangen ist. Es ist nicht zu verkennen, dass die von den Regierungen für nothwendig erachtete Beschränkung der Privat-Industrie dem Staate die Verpflichtung auferlegt, in ausreichender Weise für die Bedürfnisse des Telegraphen-Verkehrs Sorge zu tragen.

10.

Zu den besonderen Vorrechten der Post gehört, dass die Ausübung des Postdienstes oder vielmehr die Ueberführung der Posten mit besonderen Abzeichen d. h. Tragung des Posthorns (Posttrompete) und der Postmontur (Postlivree) geschieht und dass der Gebrauch der Post-Insignien nur den Postbediensteten gestattet ist. Das österreichische Postgesetz vom Jahre 1837 schreibt in §§. 33 und 35 vor: „Nur die Postbediensteten sind berechtigt, sich des Posthorns zu bedienen, und das für diesen Dienst eingeführte Dienstkleid zu tragen. Jede Uebertretung dieser Anordnung wird mit fünf Gulden Conv.-M. bestraft.“ In Sachsen darf sich Niemand, ausser den Postillons, der Posttrompete, der Postlivree und sonstigen Insignien bedienen, bei zwanzig Thalern Geld- und ausserdem einer zweimonatlichen Gefängnisstrafe. Die Hilfsanspanner, so in gewissen Fällen zur Ueberbringung von Beichaisen, Beiwagen und Extra-posten gebraucht werden, sind niemals in Postmontur zu kleiden, unter allen Umständen aber mit einem Armschilde und einer Posttrompete zu versehen. Im Königreiche Hannover ist der Gebrauch des Posthorns allein den Postillons und den von den Posthaltern und Postfuhrunternehmern verwendeten Hilfsfuhrleuten, wenn selbige Posttransporte verrichten, gestattet, allen und jeden Privatpersonen aber, bei Strafe von zwanzig Thalern und Confiscation des Horns, untersagt. §. 2 der Postordnung des Grossherzogthums Sachsen-Weimar-Eisenach sagt: „Wie aber die Postmontur den Postillons, Postboten etc. zur kenntlichen Auszeichnung gegeben ist und der damit Bekleidete die Vergünstigungen geniesst, welche nur dem Postdienste eingeräumt sind; so ist dagegen den Mieth- und eigenen Kutschern, oder wer es immer sein möge, das Tragen der grossherzoglichen Postmontur und der Führung des Posthorns bei Privat-Fuhren untersagt, und es wird eine solche

Anmaassung durch Hinwegnehmung der Montur und des Horns und 2 Thlr. Geldbusse, ohne Unterschied der Person, geahndet werden.“

Dagegen sind die Postbediensteten bei Ueberführung der Posten auch verpflichtet, die Postmontur etc. zu tragen, wodurch sie zugleich den den Posten eingeräumten Befugnissen theilhaftig werden.

44.

Auch bei dem Ausweichen der Fuhrwerke steht den Posten insofern ein Vorrecht zu, als ihnen jedes andere Fuhrwerk mit mehr oder weniger Einschränkung ausweichen oder doch wenigstens so lange still halten muss, bis die Posten vorbei sind. In Oesterreich soll allen Wagen, welche durch die Postanstalt gefahren werden, jedes andere Fuhrwerk auf den Strassen, wenn es ohne offenbare Gefahr geschehen kann, auf ein mit dem Posthorne gegebenes Zeichen ausweichen, und zwar hat das leichte Fuhrwerk ganz das Geleise, in dem die Post fährt, zu verlassen, und das schwere Fuhrwerk nach Thunlichkeit dergestalt zu weichen oder stehen zu bleiben, dass der Post das Vorbeifahren möglich gemacht wird. Der dagegen Handelnde hat einen Strafbetrag von zwei Gulden Conv.-M. zu erlegen, welcher an den Armenfonds des Ortes, wo die Uebertretung stattfand, abzuführen ist. Das preussische Postgesetz vom 5. Juni 1852 bestimmt in §§. 23 und 45: Jedes Fuhrwerk muss den ordentlichen Posten, sowie den Extraposten und Stafetten auf das übliche Signal ausweichen. Wer den Posten nicht ausweicht, wird mit einer Geldbusse bis zu zehn Thalern bestraft. Die Extrapostordnung für das Königreich Bayern vom 4. April 1833 bestimmt in §. 24: Den Extraposten, Eil- und Postwagen weicht alles Nicht-Postfuhrwesen nach der entgegengesetzten Richtung aus, welche der Postillon befährt. Grosse Lastwagen sind verbunden, nach Beschaffenheit des Wagens zeitlich auf die Seite zu lenken; sie können zwar, wenn es ohne Sperrung des bequemen Vorüberkommens geschehen kann, gegen zweispännige leichte Postfahren, die Mitte der Strasse behaupten, müssen aber in diesem Falle stillhalten, um die Extrapostfuhr ohne Aufenthalt und zu keinem Unfalle Anlass gebend, vorüberpassiren zu lassen. Im Königreiche

Sachsen hat auf Chausseen jedes Fuhrwerk, mithin auch das Postfuhrwerk, ohne Unterschied rücksichtlich der Ladung und Bespannung, auf gegebenes Zeichen, und zwar, was die Posten betrifft, auf das mit der Posttrompete gegebene Signal, bei andern Fuhrwerken aber nach dreimaligem Klatschen mit der Peitsche, dem entgegenkommenden auf die Hälfte des Gleises zur rechten, dem hinter ihm herkommenden aber auf die Hälfte des Gleises zur linken Hand, bei einem bis fünf Thaler Strafe, auszuweichen. Auf nicht chaussirten Strassen müssen alle den ordinären und Extraposten begegnenden Kutschen, Chaisen, Caleschen, Schlitten, leere Fracht- und andere Wagen, wie sie Namen haben mögen, auf das durch die Posttrompete gegebene Zeichen, ohne Weigerung und bei zehn Thaler Strafe, ausweichen, schwere Last- und Güterwagen, sowie mit Getreide in Garben, mit Heu oder Dünger beladene Feldwirthschaftswagen dagegen, sie mögen den Posten begegnen oder von ihnen eingeholt werden, still halten und die Post vorbeifahren lassen. Vor Hohl- oder engen Waldwegen, in welchen die Wagen sich nicht ausweichen können, ist alles Fuhrwerk, auf das durch die Posttrompete zeitig genug gegebene Zeichen, still zu halten verbunden, bis die Posten durchpassirt sind. Nach der Postverfassung des Königreichs Hannover sollen alle und jede Fuhrwerke (also auch die Posten) den königlichen Equipagen, wenn diese sie einholen oder begegnen, aus dem Wege fahren und sie ohne Schwierigkeit vorbeilassen. Alle andern Fuhrwerke haben den beladenen Posten und Extraposten, sobald der Postfahrer ins Horn stösst, auszubiegen. Zuwiderhandelnde werden mit einem Thaler bestraft. Im Grossherzogthume Sachsen-Weimar-Eisenach soll nach der Post-Ordnung, um so viel möglich die Hindernisse zu vermindern, welche den Lauf der Posten unterwegs verzögern könnten, alles andere Fuhrwerk den Posten, wo es der Weg zulässt, ganz oder bei schwerer Ladung wenigstens zur Hälfte ausweichen, und zwar eben sowol das entgegenkommende, als das vorausfahrende, wenn der Postillon zeitig mit dem Horn das Zeichen giebt, dass er vorfahren will. Bei dem Eingange in Hohlwege und überhaupt in jede enge Durchfahrt soll, wenn sich schon ein Fuhrwerk entgegenkommend darin befindet und ein Zeichen giebt,

dessen Herkunft erwartet, sonst aber noch vor dem Eingange zeitig und während der Durchfahrt das Zeichen mit dem Horn gegeben werden, und dann jedes andere Fuhrwerk vor dem Eingange warten. Treffen aber demungeachtet zwei Fuhrwerke in einem Hohlwege oder in einer sonstigen engen Durchfahrt zusammen, so muss in der Regel das bergauf fahrende oder auf ebenem Wege das zunächst am Ausgange befindliche Fuhrwerk auszuweichen suchen und überhaupt in einem solchen Nothfalle unter beiderseitiger Hülfeleistung nach Möglichkeit Auskunft getroffen werden.

Ueber die Art des Ausweichens oder Ausbiegens der Posten unter sich bestehen in der Regel besondere Vorschriften.

Minder wichtige und Particular-Vorrechte, d. h. weniger allgemein geltende Vorrechte der Posten sind die nun folgenden.

12.

In Preussen und Braunschweig sind die Thorwachen, Thor-, Brücken- und Barrieren-Beamten verbunden, die Thore und Schlagbäume schleunigst zu öffnen, sobald der Postillon das übliche Signal giebt. Ebenso müssen in Preussen auf dasselbe die Fährleute die Ueberfahrt unverzüglich bewirken. Auch in Sachsen müssen die Schlagbäume allen Posten, auf Anmelden der Postillons durch die Trompete, schnell und unentgeltlich geöffnet werden. Die Fährleute an den Strömen und Flüssen haben die Posten bei Tag und Nacht unentgeltlich und ohne den geringsten Verzug, vor jedem andern Fuhrwerke, überzusetzen. In Sachsen-Weimar-Eisenach sollen die Thore und Schlagbäume innerhalb oder ausserhalb der Städte den Posten zu jeder Stunde der Nacht, auf das Zeichen mit dem Posthorne, sofort geöffnet werden, auch die ordinairn Posten von der Thorsperre, wo dergleichen noch stattfindet, frei sein. Befinden sich bei schlechten Hauptwegen auf Neben- und Feldwegen verschlossene Schlagbäume, so sind diese, auf den Ruf des Posthorns, ungesäumt zu öffnen, oder es sollen der vor- und rückwärts belegenen Poststation die Schlüssel dazu, gegen deren Bezahlung, eingehändigt werden, in welchem Falle der Postillon jedesmal und bei

2 Thalern Strafe, den Schlagbaum hinter sich wiederum verschliessen muss.

43.

In besonderen Fällen, wo die gewöhnlichen Postwege gar nicht oder schwer zu passiren sind, können nach §. 24 des Postgesetzes in Preussen die ordentlichen Posten, sowie die Extraposten und Stafetten sich der Neben- und Feldwege bedienen, auch über ungehegte Wiesen und Aecker fahren, unbeschadet jedoch des Rechtes der Eigenthümer auf Schadenersatz. Gegen die ordentlichen Posten, Extraposten und Stafetten ist keine Pfändung erlaubt, auch darf dieselbe gegen einen Postillon nicht geübt werden, welcher mit dem ledigen Gespann zurückkehrt. Nach der sächsischen Postverfassung ist, wenn auf den Poststrassen wegen unterlassener Besserung oder sonst nicht fortzukommen ist, vorausgesetzt, dass dieser Zustand nicht etwa durch zeitige Anzeige der Postmeister und Posthalter bei der Strassenbau-Commission zu verhüten gewesen wäre, allen Fahr- und Reitposten, sowol ordinairen als Extraposten und Stafetten, zu ihrer Beschleunigung gestattet, sich aller reservirten Herren-, Neben-, Schleif- und Nebenwege, auch wenn diese mit Schlagbäumen versehen sind, zu bedienen, ohne dass sie von den Eigenthümern gepfändet und angehalten werden dürfen. Den angrenzenden Feldern und Wiesen darf aber, bei Vermeidung des Schadenersatzes, kein Nachtheil zugefügt und dieses Vorrecht der Posten überhaupt nicht gemissbraucht werden. In Hannover haben die Postillons sich mit ihrer Fuhre in der Regel auf der Landstrasse zu halten. Bei schlechter Beschaffenheit derselben ist es ihnen jedoch, insofern es ohne Schaden anzurichten geschehen kann, gestattet, unverbundene Nebenwege einzuschlagen. Denjenigen, welche durch den Gebrauch eines Nebenweges Schaden zu leiden glauben oder wirklich Schaden leiden, ist es nicht gestattet, vielmehr bleibt es denselben nach der Verordnung vom 24. Septbr. 1798 ausdrücklich untersagt, die Posten anzuhalten, zu pfänden, oder sonst eine Gewaltthätigkeit gegen den Postillon oder den Reisenden sich zu erlauben. In Sachsen-Weimar-Eisenach soll es nach der Postordnung der reitenden und fahrenden, ordinairen und Extraposten er-

laubt sein, an Orten, wo die Landstrasse durchaus unwegsam und so lange dies der Fall ist, sich der Neben- und Feldwege zu bedienen; nie aber ist es dem Postfuhrwerke erlaubt, seinen Weg über die Aecker und Wiesen der Unterthanen zu nehmen, und es haben sich insonderheit auch die zurückreitenden Postillons auf Nebenwegen und Fusssteigen wol zu hüten, dass sie durch das Nebeneinandergehen mehrer Pferde an Feldern und Wiesen keinen Schaden thun. Es ist jedoch unter nachdrücklicher Strafe verboten, die Postillons auf irgend einem Wege oder unter irgend einem Vorwande zu pfänden, persönlich anzugreifen, oder ihre Pferde auszuspannen; vielmehr ist bei einem von einem Postillon verübten Schaden dessen Dienstherr um die Ersatzleistung anzugehen, im Weigerungsfalle aber die landesherrliche Behörde anzurufen. Nach der braunschweigischen Postordnung unterliegen die Posten nicht den Beschränkungen, welche in Hinsicht auf die Benutzung öffentlicher Wege unter Umständen vorgeschrieben sind. In Zeiten, wo die öffentlichen Wege ganz unwegsam oder schwer zu passiren sind, steht es den ordinären und Extraposten frei, sich der Privatwege zu bedienen. Die Eigenthümer dieser Wege sind auf Erfordern verpflichtet, den zunächstliegenden Postämtern die Schlüssel zu den Schlagbäumen, durch welche solche Wege etwa gesperrt sein sollten, einzuhändigen. Fahren die Postillons über Wiesen oder Aecker, so müssen sie den Eigenthümer entschädigen und sollen ausserdem noch bestraft werden. Pfändung der ordinären und Extraposten ist nicht erlaubt, eben so wenig kann eine solche stattfinden, wenn der Postillon mit leeren Pferden zurückkehrt; jedoch ist der Postillon verbunden, bei Ansprüchen, die an ihn ergehen, seinen Namen und die Station, der er angehört, zu nennen.

14.

In Oesterreich können die auf den Postdienst sich beziehenden Befugnisse und die aus demselben fliessenden Einkünfte der Postmeister, dann die von ihnen für Rechnung des Staatsschatzes eingehobenen Gelder, sowie die für den Dienst bestimmten Transportmittel, Vorrichtungen und Geräthschaften weder mit einem Verbote belegt, noch kann auf dieselben ein Pfandrecht erworben werden. Auf

die den Postanstalten übergebenen Sendungen kann vor der Abgabe an den Adressaten, mit Ausnahme in Criminal- und Concurzfällen, weder ein Verbot gelegt, noch ein Pfandrecht erworben werden. In Preussen und auch in Sachsen darf das Inventarium der Posthaltereien im Wege des Arrestes oder der Execution nicht mit Beschlag belegt werden. In Sachsen-Weimar-Eisenach sollen die zur Post aufgegebenen Sachen, Geldbriefe, Packete oder sonstigen Frachstücke, so lange sie sich in den Händen der Post befinden, einer blossen Schuldforderung wegen, selbst von Gerichtsbehörden, ohne gesetzlich genügende Gründe, nicht mit Arrest belegt werden. — Zur Post gehörige Geräthschaften und Pferde sollen im Herzogthume Braunschweig ohne Wissen und Zustimmung der Post-Administration weder mit Arrest noch im Wege der Execution angegriffen werden. Beschlagnahme auf die den Posten anvertrauten Briefe, Packete und Gelder findet nur im gerichtlichen Wege statt.

45.

Die Staatsposten sind in der Regel von Entrichtung des Chausseegeldes und anderer dergleichen Gebühren befreit, während den Extraposten diese Befreiung gewöhnlich nicht zusteht. Particular-Ordnungen bestimmen hierüber Folgendes:

In Oestreich ist die Briefpost (ordinaire Post) von der Entrichtung der Aerarial-Weg- und Brückenmauth- und Ueberfahrts-Gebühren befreit, wenn mit derselben kein Reisender fährt, da sonst ein solcher die Mauthgebühr für ein Pferd zu bezahlen hat. Von der Entrichtung der erwähnten Gebühren sind ferner befreit die Stafetten, Couriere, Eil-, Brankard- und Beiwagen, wie auch alle leer oder an Postwagen, Postcaleschen etc. gespannt zurückkehrenden Postpferde. Diese Gebührenfreiheit, an welcher auch die zu Postritten gedungenen Aushülfspferde Theil zu nehmen haben, erstreckt sich auch auf ausländische, leer zurückkehrende Postpferde. — Dagegen unterliegt die Bespannung der Separat-Eilwagen (s. S. 90) der Weg- oder Brückenmauth; diese Gebühren sind nicht von den Reisenden, sondern aus der Postcasse zu bestreiten und von dem rückkehrenden Postillon zu berichtigen, weshalb die Separat-

Eilwagen an den Mauthschranken nicht aufgehalten werden dürfen. Ebenso sind von den mit Extrapost Reisenden die sämmtlichen Weg-, Brückenmauth- und Ueberfahrts-Gebühren zu bezahlen.

§. 20 des preussischen Postgesetzes vom Jahre 1852 bestimmt: Die ordentlichen Posten nebst deren Beiwagen, sowie die auf Kosten des Staats beförderten Couriere und Stafetten, imgleichen die von Postbeförderungen ledig zurückkommenden Postfuhrwerke und Postpferde, sowie endlich die Briefträger und Postboten, sind von Entrichtung der Chaussee-, Wege-, Brücken-, Damm-, Pflaster-, Prahm- und Fährgelder und anderer Communications-Abgaben befreit. Diese Befreiung findet auch, jedoch unbeschadet bestehender Rechte, gegen die zur Erhebung solcher Abgaben berechtigten Corporationen, Gemeinden oder Privatpersonen statt.

Ebenso sind in Sachsen die Staatsposten (also mit Ausschluss der Extraposten) von allem Chaussee- und Brückengelde, Zollgeleite und andere dergleichen Abgaben gänzlich befreit. Diese Befreiung erstreckt sich auch auf Stafetten und Couriere, so im Dienste des Staats versendet werden, sowie auf die leer auf die Station zurückkehrenden Postpferde.

In Hannover sind an allen königlichen Barrieren vom Chausseegelde befreit: die Fahrposten, die Reitposten, die Stafetten, die Nebenwagen und Beichaisen, leer und beladen, und leer zurückkehrende Extrapostpferde und Extrapostchaisen. Die fremdherrlichen Posten, welche in das Königreich einpassiren, sind chausseegeldpflichtig, doch wird das Chausseegeld für selbige und für das Nebenuhrwerk derselben nicht beim Passiren der Hebestellen erlegt, sondern auf desfallsige Liquidation der betreffenden Behörden durch das General-Post-Directorium von den ausländischen Post-Administrationen eingezogen und an die zuständige Landescasse berichtet. — Für die Wege-Freiheit der Posten zahlte die Postverwaltung des Königreichs Hannover, nach einer Mittheilung in der Leipziger Zeitung vom Jahre 1844 Nr. 155 S. 2339, ein Aversum von 5100 Thlr. auf die Zeit vom 1. Juli 1839 bis dahin 1840.

In Sachsen-Weimar sind die Postwagen, um den Aufenthalt unterwegs zu beseitigen, von der Local-Ent-

richtung der Strassen- und Brückengelder befreit, es ist jedoch deren quartalweise Berichtigung angeordnet, wovon nur dann eine Ausnahme eintritt, wenn Seitenwege eingeschlagen werden, und da eine einzelne Gemeinde zur Erhebung eines Damm-, Pflaster- oder Brückengeldes berechtigt ist. Leer auf ihre Station zurückgehende Postpferde, sowie die leer zurückgehenden Beiwagen sind von der Entrichtung der Strassen-, Pflaster- und Brückengelder ganz frei.

16.

Wenn die auf einer Poststation contractlich zu haltende Pferdezahl in Folge ungewöhnlicher Frequenz nicht ausreicht, so sind in Preussen nach §. 25 des Postgesetzes die Besitzer von Ackerpferden und die Lohnfuhrleute, und zwar zunächst die am Stations-Orte und sodann jene der benachbarten Ortschaften, der Post die erforderlichen Hülfpferde gegen die volle und unverkürzte Zahlung der Extrapost-Gebühren zu stellen verpflichtet. In Oesterreich werden die in diesem Falle nöthigen Aushülfpferde in den deutschen und ungarischen Kronländern im Requisitionswege von den Unterthanen beigelegt, und es wird den letztern dafür das gesetzliche Ritt- und Trinkgeld, und nach Umständen auch ein Wartegeld nach der Zahl der beigelegten Pferde vergütet. Die bayerischen Orts-Polizei-Behörden haben, nach Maassgabe der bestehenden Verordnung, in Fällen benöthigter Aushülfe bei eintretendem Pferdemangel auf Anrufen des Poststallhalters oder des Reisenden die Pferdebesitzer, welchen das volle Post- und Trinkgeld zu verabreichen ist, zu dieser Aushülfe zu vermögen. In Sachsen sind alle Lohnkutscher, Fuhrleute und Pferdehaltende Einwohner verpflichtet, wenn die Pferde der Postmeister oder Posthalter, welche die nach Beschaffenheit der ihnen angewiesenen Station erforderliche und in ihrer Bestallung angegebene Anzahl Pferde zu halten schuldig sind, zur Beförderung der Reisenden nicht zu reichen oder die bereits unterwegs sich befindenden Posten mehrer Vorspannung zu ihrem Fortkommen bedürfen, zu den Extraposten sowol als zu den Beichaisen und Beiwagen, ihre Pferde und Knechte herzugeben. Wenn zu vermuthen ist, dass an einem gewissen Tage eine grössere, den

Bestand der Postpferde übersteigende Zahl Pferde erfordert werden wird, so haben sich die Posthalter durch Verabredung mit Pferdehaltenden Einwohnern im Stationsorte selbst oder in den nächstgelegenen Dörfern einer gewissen Anzahl von Hülfpferden im Voraus zu versichern. Ist aber mit Gewissheit entweder aus den Pferdebestellungen zu Extraposten und grossen Suiten, oder sonst zu ersehen, dass die vorhandenen Postpferde nicht hinreichen, so sind die Posthalter gehalten, die Amtshauptmannschaft um Ausschreibung der Vorspannpflichtigen anzugehen, in dringenden Fällen aber befugt, die zur Einspannung nöthigen Pferde unmittelbar von den Pferdehaltenden Einwohnern zu requiriren. Zu diesem Behufe haben die Obrigkeiten vollständige Verzeichnisse aller unter ihrer Gerichtsbarkeit befindlichen Pferdehaltenden Einwohner den Postanstalten zu übergeben und diesen die in dieser Hinsicht vorgehenden Veränderungen von Zeit zu Zeit anzuzeigen. Diejenigen Pferdehaltenden Einwohner, welche zum Dienst der ordinären oder Extraposten aufgefordert worden sind und die Dienstleistung verweigern oder nicht zu der bestimmten Zeit Pferde und Knechte stellen, werden für jedes zurückgebliebene Pferd mit fünf Thalern bestraft, und diese Strafe soll im Wiederholungsfalle verdoppelt werden. Den Anspannern ist untersagt, ein Mehreres als die gesetzmässige Taxe beträgt zu verlangen, wohingegen denselben das volle Vorspannlohn resp. Wartegeld ohne allen Abzug zu verabreichen ist.

Nach der Post-Ordnung von Sachsen-Weimar-Eisenach §. 140 liegt, wenn bei ausserordentlich grossem Bedarf an Postpferden die gewöhnlichen Post-Anspannmittel der Posthaltereien, in Vereinigung mit denjenigen der gewöhnlichen mit der Posthaltereien schon durch vorgängige Verabredungen in Verbindung stehenden Anspanner im Orte, nicht auslangen, wie z. B. bei Reisen hoher fürstlichen Personen, in Kriegszeiten und bei andern Veranlassungen, bei solchen ungewöhnlichen Ereignissen den Posthaltern die Pflicht auf, mittelst Ersuchung und Aufforderung der Obrigkeit, auch die der Nahrung oder Oekonomie wegen gehalten werdenden Pferde derjenigen Pferdebesitzer im Orte in Anspruch und Beschlag zu nehmen, welche nicht unter die Zahl der Postanspanner gehören und

zur Aushülfe beim Postdienste sich nicht anheischig gemacht haben. Reichen die Pferde im Orte nicht aus, so muss der Posthalter die nöthigen Pferde von den umliegenden Ortschaften durch deren Obrigkeit stellen lassen, welche ohne den mindesten Verzug und nöthigenfalls durch Zwangsmittel für Herbeischaffung der verlangten Pferde zu sorgen hat. Für dergleichen requirirt gestellte Pferde muss den Eigenthümern nicht nur das volle Wartegeld, sondern auch das volle Postgeld ohne allen Abzug vergütet werden.

17.

Wenn den ordentlichen Posten, Extraposten oder Stafetten unterwegs ein Unfall begegnet, so sind in Preussen die Anwohner der Strasse verbunden, denselben die zu ihrem Weiterkommen erforderliche Hülfe gegen vollständige Entschädigung schleunigst zu gewähren. Auch in Sachsen-Weimar-Eisenach ist in solchen, die Beihülfe Anderer nöthig machenden Unfällen die nächstgelegene Ortschaft verbunden, diese Hülfe, sie bestehe, worin sie wolle, ungesäumt zu leisten, und das baldige Fortkommen der ordinären oder der Extrapost auf alle Weise zu befördern. Die dadurch der Gemeinde verursachten Kosten sollen, wenn der Unfall die ordinaire Post betraf, von den Postämtern unverzüglich erstattet werden; jedoch bleibt denselben der Regress gegen den Herrn des Postillons oder gegen den Schirrmeister vorbehalten, wenn der Unfall durch deren Nachlässigkeit veranlasst worden ist. Betrifft jedoch der Unfall mit Extrapost Reisende, so haben diese bei ihnen geleistet werdender Hülfe die dabei etwa sich hervorthuenden Kosten sogleich selbst zu berichtigen, und es bleibt ihnen dann der Regress in Nachlässigkeitsfällen, gegen den Herrn des Postillons, ebenfalls vorbehalten. — Weniger deutlich oder gar nicht ist diese Pflicht in den Postgesetzen anderer Staaten ausgesprochen. Bemerkenswerth ist hier noch das Rescript dd. 27. Febr. 1800 aus dem sächsischen geheimen Finanzcollegio in Dresden an die Kreishauptleute des Leipziger und Meissner Kreises, worin, unter Anziehung einer Verordnung vom 30. Juli 1683 und der Post-Ordnung vom 19. Mai 1693 (also nicht die vom Jahre 1713), anbefohlen wird, sämtliche Communen und Gerichtspersonen, dass sie bei Verantwortung des durch

die ungebührliche Verweigerung entstehenden Schadens aller Orten unterwegs, auf Begehren, den Postillons, wenn ihnen an Pferden, Wagen oder sonst Unglück zustossen würde, zum schleunigen Fortkommen, gegen billige Gebühr, hülfsreiche Hand leisten sollen, ernstlich anzuweisen.

18.

In Oesterreich liegt den Obrigkeiten, Gemeindevorstehern und Militair-Commandanten ob, so oft sie von Postbeamten oder andern, den Postdienst versehenden Personen zum Behufe der Ausübung ihrer Dienstesverrichtungen oder Rechte vorschriftmässig um Beistand angegangen werden, denselben unverzüglich und thätig zu leisten. In Preussen haben auf Requisition der Postbehörden die Polizei- und Steuerbeamten zur Verhütung und Entdeckung von Post-Uebertretungen mitzuwirken und die Postanstalten sind berechtigt, unbezahlt gebliebene Portobeträge und Gebühren nach den für die Beitreibung öffentlicher Abgaben bestehenden Vorschriften im Verwaltungswege executivisch einziehen zu lassen. Im Herzogthume Braunschweig sind zur Mitwirkung und Beförderung der Zwecke der Posten die Civil- und Militärbehörden, auf Requisition der Postanstalten verbunden, in allen Fällen, wo die Sicherheit der Posten gefährdet ist oder die Aufrechterhaltung polizeilicher Ordnungen solches nöthig macht, die ihnen zu Gebote stehenden Mittel anzuwenden, um die den Posten drohenden Gefahren oder Nachtheile zu verhindern. Die Thoreinnehmer, Steuer- und Polizei-Beamten sollen zur Verhütung und Entdeckung von Postdefrauden mitwirken und die desfallsigen Requisitionen der Postbehörden bereitwillig erfüllen. Ebenso sind die Gerichte verpflichtet, auf Requisition der Postanstalten, das unbezahlt gebliebene Postgeld, auch das creditirte, im Executiv-Processse beitreiben zu lassen. — Hier und da bedarf es nicht erst der Requisition der Postanstalten, sondern die betreffenden Aufsichtsbeamten schreiten von Amtswegen ein. In manchen Staaten steht der Postanstalt das Retentionsrecht zu, d. h. die Postanstalten sind zur Zurückhaltung der an einem, mit Porto oder andern Postgebühren in Rest stehenden Correspondenten eingehenden Postsendungen bis zur Berichtigung der gedachten Beträge befugt.

Da die Verrichtungen des Postdienstes vor jeder Störung, die Postanstalten selbst vor jeder Gefährdung bewahrt werden müssen („um mehrer Sicherheit und Commodität derer Reisenden, auch auf selbigen je zuweilen gehenden kostbaren Dinge willen“ drückt sich die sächsische Postordnung vom Jahre 1713 aus): so sind die Posthäuser frei von Militair-Einquartirung, oder wenigstens von der Natural-Einquartirung, und die Postmeister und ihre dem Postdienste gewidmeten Diener und Pferde dürfen, wie dies in Oesterreich der Fall ist, von Gemeinden, Obrigkeiten oder andern Personen zu solchen Frohn- oder andern Dienstleistungen, durch die sie dem Postdienste entzogen werden, nicht verhalten werden. Die Befreiung der Posthäuser von der Militairbequartirung ist in Oesterreich nur auf diejenigen Localitäten zu beschränken, welche zur Ausübung des Postdienstes erforderlich sind, nämlich auf die Amtscanzlei und den Poststall. Diese Bestimmung leidet gleichmässig auf die k. k. Postexpeditionen Anwendung. Eine Befreiung der Postmeister von der Vorspannsleistung findet nur rücksichtlich derjenigen Pferde statt, die sie des Postdienstes wegen jeweilig zu halten verpflichtet sind. Die Postmeister unterliegen daher der Verpflichtung zur Vorspannsleistung bezüglich jener Pferde, die sie zum eigenen Gebrauche oder Wirthschafts- und anderweitigen Geschäftsbetriebe halten. In Sachsen sind von der Einquartirung nur die fiscalischen Postgebäude befreit; dagegen kann ein Privat-Grundstück, welches ganz oder zum Theil zum Postdienste benutzt wird, lediglich von der Natural-Einquartirung verschont bleiben. Dessenungeachtet bleibt der Besitzer eines solchen Grundstücks verpflichtet, entweder für anderweite Unterbringung der auf das Grundstück oder nur auf einen Theil desselben repartirten Mannschaft selbst zu sorgen, oder für die durch die Orts-Einquartirungs-Behörde, auf des Eigenthümers Rechnung, besorgte Unterbringung den Geldbetrag, welcher die ordonnanzmässige Vergütung übersteigt, aus seinen Mitteln zuzuschiessen. Die Posthäuser in Braunschweig sind gleichfalls von Natural-Einquartirung befreit. Auch dürfen die contractmässig zu unterhaltenden Postpferde zu Natural-

diensten des Staats oder der Gemeinden so wenig, als bei ausgeschriebenen Pferdellieferungen, herangezogen werden.

20.

Die Postmeister und Posthalter sind befugt, die mit den ordinären und Extraposten reisenden Personen (oder deren Angehörige) und auswärtige wie einheimische Postillons zu beköstigen und zu beherbergen, ohne dass die Wirthe dagegen Einspruch thun können, und ohne deshalb Gewerbesteuer zu erlegen. Dies gilt in Sachsen. Im Königreiche Hannover ist es den Posthaltern insbesondere in den kleinen Städten oder auf dem platten Lande nicht nur gestattet, sondern zur Obliegenheit gemacht, für eine gehörige Bewirthung der mit der Post ankommenden Reisenden und auf Verlangen, für ein reinliches Nachtlager, insonderheit aber im Winter dafür zu sorgen, dass die eintreffenden Reisenden in eine warme Stube geführt werden können. In Sachsen-Weimar-Eisenach ist es nach §. 22 der Post-Ordnung „zur Bequemlichkeit der mit der ordinären oder mit Extrapost ankommenden und schon nach wenigen Stunden wieder abgehenden Reisenden“ den Postmeistern, Postverwaltern, Posthaltern und Poststallmeistern gestattet, jene Reisenden gegen eine billige Vergütung zu bewirthen und aufzunehmen, wenn gleich diese Postbeamten ausserdem keine Wirthschaftsberechtigung haben sollten. — Wo die Localität eines Posthauses es gestattet, soll im Herzogthume Braunschweig den Postbeamten es freistehen, Postreisende gegen eine billige Vergütung 24 Stunden lang zu bewirthen und aufzunehmen, und soll es dazu der Lösung eines Gewerbescheines nicht bedürfen.

21.

Schliesslich kann als Vorrecht der Postanstalt noch das derselben im Allgemeinen zustehende Recht gelten, dass die Beträge, welche in einer Sendung enthalten sind, die weder an den Adressaten bestellt, noch an den Absender zurückgegeben werden kann, oder welche aus dem Verkaufe der vorgefundenen Gegenstände gelöst werden, nach Abzug des Portos und der sonstigen Kosten, zur Postcasse, zur Post-Armencasse, zum Postunterstützungsfonds u. s. w. fliessen.

(Fortsetzung folgt.)

Zusätze und Berichtigungen zu der Zusammenstellung der Bestimmungen über den Briefpost-Verkehr des deutsch-österreichischen Postvereins mit dem Auslande.

(Bd. II. S. 196—236 und 241—272).

Zu S. 204. Die fürstlich Thurn- und Taxis'sche General-Postdirection bringt unterm 30. August zur öffentlichen Kenntniss, dass, da von Seiten der französischen Postverwaltung auf strenger Ausführung der einschlägigen Vertragsbestimmung bestanden wird, für die Correspondenz nach und aus dem französischen Departement des Oberheins (mit den Poststellen Altkirch, Belfort, Cernay, Colmar, Dannemarie, Dille, Ensisheim, Ferrette, Giromagny, Guebwiller, Hüningen, Kaysersberg, Masseraux, Mühlhausen, Münster, Neubreisach, Ribeauville, Rixheim, Rouffach, Soultz, St. Louis, Ste. Marie aux Mines, Thann und Wesserling) das französische Porto nicht mehr mit der ermässigten Taxe der übrigen Grenzdepartements, sondern mit der Taxe der übrigen Departements (von 9 Kr. oder 2½ Sgr. im einfachen Satz) zu vergüten ist.

Zu S. 247. Dadurch, dass nach der in Folge der Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Münster und Emden stattgefundenen Einrichtung eines directen Brief-Packetwechsels zwischen dem preuss. Eisenbahn-Postbureau Nr. 9 (Warburg-Rheine) und dem niederländischen Postcomtoir zu Winschotten eine Auslieferung von Correspondenz zwischen Preussen und den Niederlanden auch auf der Route über Winschotten stattfindet, ermässigt sich das niederländische Porto für die preussische und die durch Preussen transitirende Correspondenz nach und aus folgenden, von der niederländischen Grenz-Postcomtoire gegen Hannover nicht weiter als 30 niederländische Meilen entfernten Orten des Königreichs der Niederlande, nämlich: Appingadam, Delfzyl, Gröningen, Hoogezand, Koevorden, Ouderendam, Veendam und Winschotten, von 40 auf 5 Cents pro einfachen Brief. Der letztere Satz ist zu erheben, gleichviel, ob die Beförderung der Correspondenz nach und aus diesen Orten auf dem Wege über Rheine und Winschotten oder auf andern Routen stattfindet.

Zu S. 250. Mit der preussisch-amerikanischen Post können jetzt ausser den Briefen nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika auch die Briefe nach denjenigen Ländern in Amerika, wohin die Correspondenz mit der gedachten Post überhaupt Beförderung erhält, recommandirt abgesandt werden. Die Recommandation dieser Briefe ist jedoch für jetzt nur bis zum nordamerikanischen Landungshafen (Newyork oder Boston) zulässig. — Für derartige Briefe erstreckt sich die reglements-mässige Garantie in Verlustfällen bis zum preussischen Ausgangspunkte. Von der preussischen Grenz-Postanstalt werden dieselben namentlich in die Postkarten eingetragen und den nordamerikanischen Postämtern zu Newyork oder Boston gegen Empfangsbescheinigung ausgeliefert. Eine weitere Garantie für die sichere Beförderung etc. findet nicht statt. Die recommandirten Briefe der vorgedachten Art unterliegen durchweg dem Frankirungszwange und müssen auf der Adresse mit der Bezeichnung: „Recommandirt, mit der preussisch-amerikanischen Post“ versehen sein. Ausser dem gewöhnlichen Briefporto ist dafür nur die einfache Recommandationsgebühr von 2 Sgr. pro Brief vom Absender zu entrichten.

Zu S. 263. Seit dem 20. Octbr. 1856 fährt an jedem 20. des Monats ein Dampfschiff von Genua nach Brasilien, welches auf seiner Fahrt in den Häfen von Marseille, Malaga, Cadix, Teneriffa, Pernambuco, Bahia und Rio-Janeiro anlegt. Von Rio-Janeiro wird ein anderer Dampfer der Genueser transatlantischen Dampfschiffahrtsgesellschaft die Reise nach Montevideo und Buenos-Ayres fortsetzen. Die Rückfahrt erfolgt aus Buenos-Ayres am 16., von Rio-Janeiro am 1. eines jeden Monats. Die Ueberfahrten werden (einschliesslich des Aufenthalts in den Zwischenhäfen) von Genua: nach Pernambuco in 22 Tagen, nach Bahia in 25 Tagen, nach Rio-Janeiro in 30 Tagen und nach Buenos-Ayres in 38 Tagen ausgeführt.

Diese Gelegenheit wird von Oesterreich zur Absendung von Correspondenzen nach Brasilien und den Republiken la Plata, Paraguay und Uruguay in Südamerika benutzt. Die Briefe müssen bis zum Ausschiffungspunkte in Amerika frankirt aufgegeben werden. Die Gebühr hierfür beträgt an sardinischem und See-Porto zusammen 4 italienische Lira und 75 Centesimi oder 44 Kr. C.-M. für

jeden einfachen Brief, und 20 ital. Centesimi oder 5 Kr. C.-M. für jedes Loth Drucksachen unter Kreuzband. Nebst dieser Gebühr ist noch das interne österreichische Franko vom Aufgabsorte bis zur sardinischen Grenze zu entrichten. Die Correspondenzen aus Südamerika, welche mit der in Rede stehenden Gelegenheit über Genua einlaufen, unterliegen denselben Gebühren und es sind diese bei der Abgabe zu entrichten.

Von Bayern wird diese Verbindung, jedoch nur auf Verlangen der Absender, zur Beförderung von Briefen und Druckschriftensendungen nach Teneriffa, Buenos-Ayres, Pernambuco, Bahia, Rio-Janeiro und Montevideo benutzt. Die bezüglichen Correspondenzen müssen bei der Aufgabe bis zum überseeischen Landungshafen frankirt werden. Die dafür einzuhaltende Taxe besteht:

a) aus der Taxe für Bayern vom Aufgabsort bis zur bayerisch-schweizerischen Grenze von 9 Kr., resp. 6 und 3 Kr.

b) aus der Schweizer Transittaxe im Betrage von 6 Kr. und

c) aus der sardinischen Taxe und dem Seeporto bis zum überseeischen Landungshafen im Gesamtbetrage von 22 Kr.

für den einfachen Brief, sodann

a) aus der Taxe für Bayern mit 4 Kr. pro Loth,

b) aus der Schweizer Taxe im gleichen Betrage von 4 Kr. pro Loth und

c) aus der sardinischen Taxe und dem Seeporto im Gesamtbetrage von 3 Kr. für jeden Bogen oder Theil eines Bogens

bei Versendungen von Drucksachen unter Band.

Die einfache Taxe für Briefe reicht in Ansehung der bayerischen und schweizerischen Taxe bis zu 4 Loth Zollgewicht incl., in Ansehung der sardinischen Taxe und des Seeportes dagegen bis zu $\frac{1}{2}$ Loth Zollgewicht excl. und progrediren die beiden ersten Taxsätze von Loth zu Loth, der letztere von $\frac{1}{2}$ zu $\frac{1}{2}$ Loth um den einfachen Taxbetrag.

Für Versendungen von Waarenmustern tritt die Ermässigung für je 2 Loth nach dem einfachen Taxsatze nur in Ansehung der bayerischen und der Schweizer Taxe ein,

in Ansehung der sardinischen und Seeporto-Taxe dagegen findet die Berechnung wie für gewöhnliche Briefe statt.

Recommandation ist unzulässig.

Zu S. 208 des III. Bandes. In Betreff der Herstellung einer neuen Dampfschiffverbindung zwischen England, dem Cap der guten Hoffnung und Ostindien ist zu bemerken, dass die mit den Schiffen dieser Linie zu befördernden Briefe nach Ceylon, Ostindien, Mauritius und St. Helena entweder unfrankirt oder bis zum betreffenden Landungshafen frankirt abgesandt werden können, während die Briefe nach dem Vorgehirge der guten Hoffnung, Natal, Algoa Bay und Ascension nach wie vor dem Frankirungszwange unterliegen.

Nachrichten.

Anwendung des Zollgewichts im Postvereins-Verkehr. Für alle Gewichtsbestimmungen in dem Wechselverkehr der Staaten des deutsch-österreichischen Postvereins gilt als Gewichts-Einheit das Zoll-Pfund (500 französische Grammen). Bei den Postanstalten von Bayern, Sachsen, Württemberg und Baden besteht die Eintheilung des Zollpfundes in 32 Lothe und des Lothes in $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{8}$, $\frac{1}{16}$ Loth; bei den österreichischen Postanstalten ist das Zoll-Pfund in 30 Lothe, das Loth in 23 Theile eingetheilt; bei den übrigen Vereins-Postanstalten besteht die Eintheilung des Zoll-Pfundes in 30 Lothe und des Lothes ($16\frac{2}{3}$ Grammen) in Zehntel.

Oesterreich. Bekanntlich hat der k. k. österreichische Finanzminister Frhr. v. Bruck unlängst (etwa im Septbr.) einen durchgreifenden Wechsel der höchsten Beamten des Finanzministeriums durch Pensionirung antiquirter Kräfte und Beförderung jüngerer befähigter Beamten vorgenommen. Neuerdings sind vier Sectionsräthe ernannt worden, mit welchen nun die Reihe der Ernennungen im höhern Beamtenrang im Allgemeinen geschlossen sein dürfte. Den Freunden der Literatur über das Postwesen wird es von Interesse sein zu erfahren, dass der eine der neuernannten Sectionsräthe der bisherige Finanzrath der österreichischen Finanz-Landes-Direction, früherer Hof-Concipist bei der k. k. allgemeinen Hofkammer in Wien Herr A. Dessáry ist, welcher

sich als Schriftsteller auf finanziellem Gebiete, namentlich durch die Herausgabe des Werkes: „Die österreichische Post-Verfassung“ (Wien, 1848) bemerkbar und um die Einführung der Verzehrungssteuer in Ungarn besonders verdient gemacht hat.

Preussen. Aus dem Jahresberichte der königlichen Handelskammer zu Trier pro 1855. „Die vortrefflichen Einrichtungen des preussischen Postwesens und das unablässige Streben der höheren Staats- und Postbehörden, die Post-Einrichtungen immer mehr den Verkehrs-Interessen zu accommodiren, finden die allgemeinste Anerkennung und werden verdienstermaassen von dem gesammten Publikum mit Dank gewürdigt. Nur wenige Einzelheiten sind es, deren Beseitigung auch den letzten Tadel des interessirten Publikums beseitigen könnte. Vorzugsweise beziehen wir dies auf die Unterbrechung des Schalterdienstes während der Haupttageszeit an Sonn- und Festtagen. Diese achtstündige Störung des Brief- und Packetverkehrs wird allgemein als eine für das handeltreibende Publikum höchst belästigende Einrichtung betrachtet, welche um so störender und nachtheiliger wirkt, je mehr die Schnelligkeit der Beförderung für den vortheilhaftesten Abschluss vieler Geschäfte maassgebend wird. Dazu kommt noch, dass Abends oft stundenlang nach geöffnetem Schalter der Andrang des Publikums noch so massenhaft ist, dass selbst auch dann durch die lang andauernde Abfertigung manche dringende Geschäftssachen nicht zur gehörigen Zeit befördert oder erledigt werden können. Insbesondere ist der langandauernde Postschluss im Winter für den Geschäftsverkehr hemmend, wenn die verspätet ankommenden Posten kurz vor dem sonntägigen Postschlusse eintreffen und sodann die ohnedies verspätete Correspondenz einen weitem Verschub bei der Expedition erleidet. Wenngleich es an Gründen nicht fehlt, welche den sonntägigen Postschluss während der mittlern Tageszeit rechtfertigen, so müssen doch bei einer Anstalt, welche bestimmungsgemäss lediglich den Interessen des Publikums dienen soll und heute eine solche Wichtigkeit und Unentbehrlichkeit erlangt hat, dass ein Schluss derselben auch nur während eines einzigen Wochentags nicht mehr stattfinden kann, ohne die Handels-Interessen sehr zu verletzen, zuerst die Bedürfnisse des Publikums

beachtet und diesen die Rücksichten des Beamtenpersonals subordinirt werden. Namentlich aber müssten die Interessen des Publikums an denjenigen Orten grössere Beachtung finden, wo der Verkehr ein besonders lebhafter ist und mehre Beamten vorhanden sind, welche im Dienste wechseln können. Neben diesem Alterniren im Dienste könnte auch dadurch den Beamten der Post eine angemessenere Feier der Sonn- und Festtage ermöglicht werden, dass der Postschluss auf die Dauer der vor- und nachmittägigen Hauptgottesdienststunden beschränkt würde, welche Einrichtung auch bereits eine Zeitlang eingeführt war. Sollten aber diesen, von dem correspondirenden Publikum allgemein gewünschten Aenderungen im Postdienste nicht stattgegeben werden können, so erlauben wir uns den Antrag gehorsamst zu unterbreiten, den jetzigen achtstündigen Postschluss an Sonn- und Festtagen hochgeneigtest dahin zu ändern, dass mindestens zwischen 12 und 4 Uhr Mittags, während welcher Zeit jegliche kirchliche Feier ruht, dem Publikum die Postanstalt zur Benutzung offen steht. — Ferner schliessen wir uns den Wünschen anderer Handelskammern an, welche dahin zielen, dass die Sätze für Beförderung recommandirter Briefe und für die Gewährung von Postvorschuss ermässigt und das Briefbestellgeld, welches oft in einem starken Missverhältnisse zum Porto steht, ganz beseitigt werde.

Den sämmtlichen königl. Ober-Postdirectionen ist von Seiten des vorgesetzten Ministeriums ein unter dem 13. Septbr. d. J. erlassenes Reglement über die Verhältnisse der Post zu den Staats-Eisenbahnen zugegangen, welches, wie die Schlussbestimmung angiebt, vom 1. Januar k. J. ab auf den erwähnten Bahnen allgemein zur Ausführung kommen und demnächst auch bei den vom Staate verwalteten Privatbahnen insoweit Anwendung finden soll, als nicht besondere Verträge oder reglementarische Festsetzungen ein Anderes bestimmen. (Pr. C.)

Den königlichen Ober-Postdirectionen ist in einer Circular-Verfügung des General-Postamts — mit Bezugnahme auf eine Entscheidung des Ober-Tribunals, welches in den Gründen eines vor kurzem ergangenen Erkenntnisses die Auslegung angenommen hat, „der §. 2 des Gesetzes über das Postwesen vom 5. Juni 1852 schliesse nicht aus, dass

mit den danach unter Nr. 2 a. gestatteten regelmässigen Transport-Anstalten zur Beförderung von Personen zugleich auch Packete, deren Gewicht 100 Pfd. übersteigt, wenn solche auch nicht zum Passagier-Gepäck gehören, befördert werden dürfen“ (vergl. S. 225) — eröffnet worden, dass bis auf Weiteres in denjenigen Fällen, in welchen eine derartige Packetbeförderung stattfindet, von Einleitung der Untersuchung Abstand genommen und die Bestrafung wegen begangener Post-Contravention nicht beantragt werden solle. (Pr. C.)

Die Bestimmung im §. 48 des Gesetzes über das Postwesen vom 5. Juni 1852, dass der Anspruch auf Entschädigung an die Postverwaltung mit Ablauf von sechs Monaten, vom Tage der Einlieferung der Sendung an gerechnet, erlischt, ist den Absendern solcher Gegenstände, für deren Verlust und Beschädigung die Postverwaltung Ersatz zu leisten hat, oft unbekannt. Das General-Postamt hat es deshalb zweckmässig erachtet, das Publikum auf diese Bestimmung durch einen Vermerk auf den Einlieferungsscheinen aufmerksam zu machen. Dieser Vermerk soll künftig am untern Rande der Formulare zu den Einlieferungsscheinen über Geldsendungen und Gegenstände mit angegebenem Werthe, sowie über recommandirte Briefe in kleiner Schrift gedruckt werden und folgende Fassung erhalten: „Der Anspruch auf Entschädigung an die Postverwaltung erlischt mit Ablauf von sechs Monaten, vom Tage der Einlieferung der Sendung an gerechnet. (Gesetz vom 5. Juni 1852 §. 48.)“

Das königliche Ober-Tribunal hat die in einer gegen §. 35 Nr. 4 des Postgesetzes und §. 40 des Postreglements vom 31. Juli 1852 verstossende Sache (s. S. 221 und 222) gegebene Entscheidung des Kammergerichts auf die von den Angeklagten eingelegte Appellation und Nichtigkeitsbeschwerde in einer der letzteren Sitzungen bestätigt. Der Einwand des Angeschuldigten, dass den Kreuzbandsendungen eine Adresse gegeben werden dürfe, wurde nicht für durchgreifend erachtet, weil das Gesetz unter Adresse nur die äussere, der Postbehörde zur Richtschnur dienende Aufschrift einer Sendung verstehe.

Der preussische Postbetrieb im Jahre 1855 (Vergl. Bd. I. S. 148 ff., 234 ff., und 303 ff. und Bd. III. S. 63 ff.). Es sind befördert worden:

1) Briefpost-Gegenstände 98,240,284 Stück (portofreie 20,889,440 Stck., portopflichtige a. im Inlande 54,045,544 Stck., b. vom Auslande 9,625,707 Stck., c. nach dem Auslande 9,196,034 Stck., d. im Transit durch Preussen 4,453,592 Stck.), im Jahre 1854 dagegen 90,247,573 St., mithin im Jahre 1855 mehr 7,962,708 Stck.

2) Packete ohne declarirten Werth 10,452,974 Stck. (portofreie 4,264,029 Stck., portopflichtige ad a. 7,322,770 Stck., ad b. 734,049 Stck., ad c. 755,444 Stck., ad d. 77,042 Stck.), im Jahre 1854 dagegen 9,067,058 Stck., mithin im Jahre 1855 mehr 4,085,916 Stck.

3) Briefe und Packete mit declarirtem Werthe (Geld- und Werthsendungen) 6,595,544 Stck. (portofreie 708,656 Stck., portopflichtige ad a. 4,668,378 Stck., ad b. 562,433 Stck., ad c. 600,262 Stck., ad d. 56,082 Stck.), im Jahre 1854 dagegen 6,379,744 Stck., mithin im Jahre 1855 mehr 215,800 Stck.

4) Brief- und Packetsendungen mit Postvorschuss 830,453 Stck. (ad a. 725,530 Stck., ad b. 49,270 Stck., ad c. 55,653 Stck.), im Jahre 1854 dagegen 667,602 Stck., mithin im Jahre 1855 mehr 162,851 Stck.

5) Briefe, auf welche baare Einzahlungen geleistet worden sind 470,535 Stck. (ad a. 458,575 Stck., ad b. 4,862 Stck., ad c. 6,594 Stck., ad d. 507 Stck.), im Jahre 1854 dagegen 238,875 Stck., mithin im Jahre 1855 mehr 231,660 Stck.

Das Gewicht der Packete ohne declarirten Werth hat betragen 82,484,636 Pfd. (der portofreien 6,706,404 Pfd., der portopflichtigen ad a. 64,873,887 Pfd., ad b. 5,065,463 Pfd., ad c. 5,244,535 Pfd., ad d. 597,350 Pfd.), im Jahre 1854 dagegen 70,504,389 Pfd., mithin im Jahre 1855 mehr 44,983,247 Pfd.

Das Gewicht der Geld- und Werthsendungen hat betragen 44,704,030 Pfd. (der portofreien 4,458,999 Pfd., der portopflichtigen ad a. 3,944,876 Pfd., ad b. 4,538,095 Pfd., ad c. 4,665,586 Pfd., ad d. 396,474 Pfd.), im Jahre 1854 dagegen 42,078,260 Pfd., mithin im Jahre 1855 weniger 374,230 Pfd.

Der declarirte Werth der Geld- und Werth-Sendungen hat betragen 4,049,532,904 Thlr. (der portofreien 249,424,844 Thlr., der portopflichtigen a. im Inlande 550,740,346 Thlr.,

b. vom Auslande 92,555,463 Thlr., c. nach dem Auslande 111,425,366 Thlr., d. im Transit durch Preussen 15,716,948 Thlr.), im Jahre 1854 dagegen 1,063,756,451 Thlr., mithin im Jahre 1855 weniger 44,223,547 Thlr.

Die Summe der geleisteten Postvorschüsse hat betragen 1,558,908 Thlr. (a. im inländischen Postverkehr 1,200,368 Thlr., b. im Verkehr vom Auslande 139,282 Thlr., c. im Verkehr nach dem Auslande 219,258 Thlr.), im Jahre 1854 dagegen 1,226,252 Thlr., mithin im Jahre 1855 mehr 332,656 Thlr.

Die Summe der geleisteten Baarzahlungen hat betragen 2,335,333 Thlr. (ad a. 2,279,264 Thlr., ad b. 23,634 Thlr., ad c. 28,730 Thlr., ad d. im Transitverkehr 3,705 Thlr.), im Jahre 1854 dagegen 1,223,783 Thlr., mithin im Jahre 1855 mehr 1,111,550 Thlr.

An Frei-Marken sind verbraucht worden 6,300,613 St., im Jahre 1854 dagegen 4,925,110 Stck., mithin im Jahr 1855 mehr 1,375,503 Stck. Die Einnahme dafür betrug 293,697 Thlr. 12 Sgr., im Jahre 1854 dagegen 234,887 Thlr. 27 Sgr., mithin im Jahre 1855 mehr 58,809 Thlr. 15 Sgr.

An Frei-Couverts sind verbraucht worden 3,738,459 Stck., im Jahre 1854 dagegen 3,175,553 Stck., mithin im Jahre 1855 mehr 562,906 Stck. Die Einnahme dafür betrug 206,417 Thlr. 28 Sgr., im Jahre 1854 dagegen 177,196 Thlr. 2 Sgr., mithin im Jahre 1855 mehr 29,221 Thlr. 26 Sgr.

Mit den Posten sind abgereist 3,084,887 Personen, im Jahre 1854 dagegen 2,792,680, mithin im Jahre 1855 mehr 292,207.

Die Anzahl der Retourbrief-Sendungen betrug: a. der an die Retourbrief-Oeffnungs-Commissionen eingesandten 199,594 Stck., im Jahre 1854 dagegen 189,077 Stck., mithin im Jahre 1855 mehr 10,517 Stck.; b. der von den Retourbrief-Oeffnungs-Commissionen vernichteten 45,010 Stck., im Jahre 1854 dagegen 41,942 Stck., mithin im Jahre 1855 mehr 3,068 Stck.

Zu Ende des Jahres 1855 bestand das Personal der Postverwaltung aus überhaupt 5187 Beamten und 6806 Unterbeamten, die Gesamtzahl der Postanstalten betrug 1819, der königlichen Postgebäude 100, der Posthaltereien

1029, der Posthalter 960, der Postillone 4181, der Postpferde 12,886, der königl. Postwagen 2002, der Posthaltere-Wagen 4342.

Mit den gewöhnlichen Posten, deren Gesamtzahl 2557 betrug, sind im Laufe des Jahres 1855 überhaupt 4,116,916 Meilen zurückgelegt worden. — Eisenbahnzüge mit regelmässiger Postbeförderung bestanden 230, davon wurden 111 von Eisenbahnbureaux begleitet. Die Zahl der von den Eisenbahnzügen mit regelmässiger Postbeförderung zurückgelegten Meilen belief sich auf 4,155,041, davon legten die von Eisenbahn-Postbureaux begleiteten Züge 906,485 zurück.

Die gesammte Porto-Einnahme betrug 6,352,360 Thlr. 20 Sgr. 6 Pf., im Jahre 1855 dagegen 5,808,194 Thlr. 1 Sgr. 11 Pf., mithin im Jahre 1855 mehr 544,166 Thlr. 18 Sgr. 7 Pf.

An baaren Einzahlungen zwischen Preussen und Nord-Amerika sind im Jahre 1855 befördert worden: a. aus Preussen nach Nord-Amerika 573 Stück zum Betrage von 19,189 Thlr. 29 Sgr. 11 Pf.; b. aus Nord-Amerika nach Preussen 596 Stück zum Betrage von 15,323 Thlr. 16 Sgr. 3 Pf., zusammen 1169 Stück zum Betrage von 34,513 Thlr. 46 Sgr. 2 Pf. Nach diesen Zahlen-Angaben ist die vom 1. Januar vorigen Jahres ab versuchsweise getroffene Einrichtung, dass kleine Geldbeträge bis 50 Thlr. preuss. Courant bei den preussischen Postanstalten zur Auszahlung in Nord-Amerika angenommen, so wie in Nord-Amerika an den betreffenden Stellen zur Auszahlung an Adressaten in Preussen angenommenen Beträge durch die preussischen Postanstalten ausgezahlt werden, schon im ersten Jahre ihres Bestehens vielfach benutzt und durch dieselbe einem Bedürfnisse des Verkehrs zwischen Preussen und Nord-Amerika entsprochen worden. Ohne Zweifel wird, wenn die Vortheile jener Einrichtung allgemeiner bekannt werden, deren Benutzung noch zunehmen. Die zu zahlende Gebühr, welche pr. Thaler 1 Sgr. beträgt, ist sehr mässig, zumal, wenn berücksichtigt wird, dass die Einrichtung die grösste Sicherheit gewährt.

Berlin, 4. Nov. Zur Verbesserung der Lage des preussischen Beamtenstandes, für welche der Landtag in umfassender Weise Sorge tragen soll, ist ein vor-

läufiger erster Schritt geschehen: es werden die Pensions-Abzüge erlassen, welche bei der Anstellung 25 Procent, und laufend 4 Procent betragen.

Braunschweig. Im Jahre 1855 betrug vom Postbetriebe
 die Einnahme 491,584 Thaler
 die Ausgabe 451,509 „
 der Rein-Ertrag 40,075 Thaler.

Mecklenburg-Schwerin. (Vergl. Bd. II. S. 315.) Bei den Postanstalten des Grossherzogthums sind angekommen:

	1855 Stück.	1854 Stück.
Briefpostgegenstände	2,716,921	2,586,137
Fahrpostgegenstände	615,694	579,227

Unter den Fahrpostgegenständen sind begriffen:
 ordinaire Sendungen 419,088 386,786
 Geld- u. Werthsendungen 196,606 192,441

Von den Fahrpostsendungen hat betragen:
 das Gewicht 4,087,074 Pfd. 3,824,858 Pfd.
 der declarirte Werth 32,906,378 Thlr. 29,642,056 Thlr.

Von dem declarirten Werthe sind im Jahre 1855 durch Baarzahlungen ausgeglichen worden:

im Inlande:	782,391 Thlr. auf	54,608 Sendungen
vom Auslande:	2,057 „ „	401 „
zusammen:	784,448 Thlr. auf	55,009 Sendungen.

Durch Baarzahlungen nach dem Auslande sind im Jahre 1855 gesandt worden: 15,883 Thlr. auf 2734 Sendungen.

Bei den Postanstalten sind im Jahre 1855 abgegangen: Personen 440,097, dagegen 445,809 im Jahre 1854; Poststücke incl. Briefbeutel und Passagiersachen: 4,069,224 (984,498 im J. 1854).

Fürstlich Thurn- und Taxis'scher Postverwaltungsbezirk. Die General-Postdirection hat unterm 28. August folgende Bekanntmachung erlassen: „Dermalen können Werthpapiere (Banknoten, Wechsel, Cassen-Anweisungen, Actien u. s. w.) in Frankreich mittelst der Messagerien Beförderung finden und demgemäss zur Fahrpost gegeben werden, wenn sie in Packeten von Leinwand oder Wachtuch verpackt sind, welche jedoch ausser den Werthpapieren durchaus keine schriftliche Mittheilung enthalten dürfen.

Auch müssen diese Packete mit Werthsangahe versehen und von den bei Fahrpostsendungen nach Frankreich vorgeschriebenen offenen Inhaltsdeclarationen begleitet sein. Für die Nichtbefolgung der vorstehenden Bedingungen ist der Absender haftbar.“

Ferner wird unterm 20. Septbr. von derselben darauf aufmerksam gemacht, dass auch den nach Frankreich bestimmten Sendungen mit baarem Gelde (Silber oder Gold) die für Fahrpostsendungen vorgeschriebenen Zoll-Declarationen beigegeben sein müssen. In letzteren sind die einzelnen Münz-Sorten und deren Werth genau zu bezeichnen, die Angabe des vollständigen Werthes, welche gleichlautend auf den Frachtbriefen enthalten sein muss, wird auch von Seiten der französischen Beförderungs-Gesellschaften und zwar von diesen auch für die Sendungen mit Werth-Papieren behufs der Berechnung der Frachtgebühr verlangt.

Ceylon ist seiner centralen Lage wegen von der Natur zum Stapelplatz, zum Knotenpunkt des Weltverkehrs bestimmt, sowie zur asiatischen Culturverbreitung. Ceylon ist jetzt wieder ein Sammelplatz der asiatischen Dampfpost, und zwar der geräumige Hafen von Point de Galle oder Punto de Gale am südwestlichen Ende der Insel. Die Post fuhr 1854 zwei Mal, seit kurzem bloß einmal im Monat, von Hongkong, welches bis zur Einrichtung der bestimmten Fahrt nach Schanghai die äusserste ostasiatische Station ist zwischen London, Marseille und dem Osten, nach dem kohlenreichen Labuan. Von hier nach Singapor, wo seit einiger Zeit auch die Dampfer der niederländisch-indischen Gesellschaft regelmässig zwei Mal im Monat aus Java eintreffen, und dann nach Point de Galle. Dort wird die Post gewöhnlich schon von den Dampfern Calcutta's und von Madras, aus Karadschi in Sindh, aus Bombay und Pegu erwartet. Es fährt nämlich alle 14 Tage ein Dampfer von Calcutta nach Rangun, dann den Irawadt aufwärts zur Grenze der englischen Besitzungen in Birma nach Meaday. Ein Mal kommt die Post von Mauritius, und im nächsten Jahre (1857) wird auch monatlich ein Dampfer von und nach Australien zu Punto de Gale anlegen (s. S. 195). Von Ceylon geht's nach Aden und von dort weiter nach Suez. Eine Post zwischen Manilla und Punto de Gale wird wol bald eingerichtet werden.

Personal-Nachrichten.

Oesterreich. Se. k. k. apostolische Majestät haben mit allerhöchster Entschliessung vom 18. Juni d. J. den Postamts-Vorstand in Troppau, Johann Turneretscher, zum Postdirector in Oedenburg allergnädigst zu ernennen geruht.

Bayern. Se. Majestät der König haben sich allergnädigst bewogen befunden, den Assessor und Betriebs-Inspector bei dem Canal-Amte Nürnberg, Wilhelm Deppert, zum Assessor bei der General-Direction der königl. Verkehrs-Anstalten zu ernennen.

Sachsen. Der Ober-Postrath Gustav Golz in Leipzig ist am 25. Oct. d. J. verstorben.

Baden. Der Ober-Postrath Steinam wurde auf Ansuchen wegen vorgerückten Alters in den Ruhestand versetzt, und an dessen Stelle der bisherige Vorstand des Postamtes Heidelberg, Ober-Postmeister Eberlein, unter Verleihung des Titels und Rangs als Ober-Postrath, als erster Rath in die Direction der grossherzogl. Verkehrs-Anstalten berufen; der seitherige Vorstand der Postrechnungs-Revision, Ober-Rechnungsrath Oser, unter Verleihung des Titels Postrath, zum Mitgliede der Direction der grossherzogl. Verkehrs-Anstalten ernannt, und ebenso der seitherige Vorstand der Verwaltung der Eisenbahn-Hauptwerkstätte und des Hauptmagazins, Inspector Klingel, mit dem Charakter als Bau-rath zum Rathe der besagten Direction befördert; und dem als badisches Mitglied bei der Direction der Main-Neckar-Eisenbahn angestellten Postrath Scheyrer der Charakter und Rang als Ober-Postrath verliehen.

Das
Postwesen unserer Zeit.

Abhandlungen und Mittheilungen

über

alles Wissenswerthe in den Einrichtungen und Reformen
des Postwesens aller Länder, des Post-Zeitungsvertriebs
und aller dahin einschlagenden Zweige.

Herausgegeben

von

G. F. Hüttner.



Vierter Band.

Leipzig,

Carl Geibel.

1858.

Personal-Nachrichten.

Oesterreich. Se. k. k. apostolische Majestät haben mit allerhöchster Entschliessung vom 18. Juni d. J. den Postamts-Vorstand in Troppau, Johann Turneretscher, zum Postdirector in Oedenburg allergnädigst zu ernennen geruht.

Bayern. Se. Majestät der König haben sich allergnädigst bewogen befunden, den Assessor und Betriebs-Inspector bei dem Canal-Amte Nürnberg, Wilhelm Deppert, zum Assessor bei der General-Direction der königl. Verkehrs-Anstalten zu ernennen.

Sachsen. Der Ober-Postrath Gustav Golz in Leipzig ist am 25. Oct. d. J. verstorben.

Baden. Der Ober-Postrath Steinam wurde auf Ansuchen wegen vorgerückten Alters in den Ruhestand versetzt, und an dessen Stelle der bisherige Vorstand des Postamtes Heidelberg, Ober-Postmeister Eberlein, unter Verleihung des Titels und Rangs als Ober-Postrath, als erster Rath in die Direction der grossherzogl. Verkehrs-Anstalten berufen; der seitherige Vorstand der Postrechnungs-Revision, Ober-Rechnungsrath Oser, unter Verleihung des Titels Postrath, zum Mitgliede der Direction der grossherzogl. Verkehrs-Anstalten ernannt, und ebenso der seitherige Vorstand der Verwaltung der Eisenbahn-Hauptwerkstätte und des Hauptmagazins, Inspector Klingel, mit dem Charakter als Bau-rath zum Rathe der besagten Direction befördert; und dem als badisches Mitglied bei der Direction der Main-Neckar-Eisenbahn angestellten Postrath Scheyrer der Charakter und Rang als Ober-Postrath verliehen.

Heidemann, F. W.

Das Postwesen unserer Zeit Abhandlungen u. Mittheilungen über alles
Wissenswerthe in den Einrichtungen u. Reformen des Postwesens aller Länder
Herausgegeben von F. W. Heidemann u. G. F. Hüttner
Bd.: 3

Leipzig (1856)

J.publ.g. 333 x-3

urn:nbn:de:bvb:12-bsb10559546-0